



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 33]	नई दिल्ली, मंगलवार, फरवरी 14, 2012/माघ 25, 1933
No 33]	NEW-DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 14, 2012/MAGHA 25, 1933

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 10 फरवरी, 2012

सं. टीएएमपी/51/2011-सीआईटीपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, चेन्नई इन्टरनेशनल टर्मिनल्स प्राइवेट लिमिटेड से उसके देखभाल के सामान्य संशोधन के लिये प्राप्त प्रस्ताव को इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/51/2011-सीआईटीपीएल

चेन्नई इन्टरनेशनल टर्मिनल्स प्राइवेट लिमिटेड

आवेदक

आदेश

(जनवरी, 2012 के 6ठे दिन पारित)

यह प्रकरण चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) पर अपने कटेनर टर्मिनल के लिये दरमान के सामान्य संशोधन हेतु चेन्नई इन्टरनेशनल टर्मिनल्स प्राइवेट लिमिटेड (सीआईटीपीएल) द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 सीआईटीपीएल का वर्तमान दरमान, 31 दिसंबर 2011 तक की वैधता अवधि के साथ आदेश सं. टीएएमपी / 10 / 2009-सीआईटीपीएल दिनांक 3 नवंबर 2010 द्वारा अनुमोदित किया गया था। इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश सं. टीएएमपी / 23 / 2003-डब्ल्यूएस दिनांक 30 सितंबर 2008 के पैराग्राफ 5(ii) (क) के अनुसार महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों को, पिछले वर्ष के वास्तविकों के साथ अपने प्रस्ताव उस वित्तीय वर्ष की 30 जून तक, जिसमें प्रशुल्क संशोधन देय होता है, प्रस्तुत कर देने हैं। चूंकि नवंबर 2010 में निर्धारित सीआईटीपीएल के प्रशुल्क की समीक्षा वर्ष 2011-12 में देय हो गई थी, सीआईटीपीएल से अपेक्षा थी कि वह अपना प्रस्ताव 30 जून 2011 तक दाखिल कर दे। चूंकि हमें सीआईटीपीएल से कोई समाचार नहीं मिला, दिनांक 15 जुलाई 2011 के हमारे पत्र द्वारा सीआईटीपीएल को सलाह दी गई कि वह तुरंत अपना प्रस्ताव दाखिल करें।

2.2 प्रत्युत्तर में, सीआईटीपीएल ने मात्रा और प्रचालन लागत का अनुमान लगाने में आ रही कठिनाइयों का उल्लेख करते हुए, दिनांक 21 जुलाई 2011 के अपने पत्र के द्वारा, अपना प्रस्ताव दाखिल करने हेतु 30 सितंबर 2011 तक का समय मांगा। अतएव, मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 3.1.3 के अनुसार, सीआईटीपीएल को अपना प्रस्ताव दाखिल करने के लिये दिनांक 12 अगस्त 2011 के हमारे पत्र द्वारा 30 सितंबर 2011 तक का समय प्रदान किया गया।

2.3 इस पृष्ठ भूमि में, सीआईटीपीएल ने दिनांक 14 अक्टूबर 2010 के अपने पत्र द्वारा अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिये अपना प्रस्ताव दाखिल किया।

3.1 सीआईटीपीएल द्वारा उसके प्रस्ताव में उठाए गए मुख्य मुद्दे संक्षेप में निम्नानुसार हैं :-

- (i) चेन्नई पत्तन न्यास ने, निर्माण करो-प्रचालन करो-हस्तान्तरित करो (बीओटी) आधार पर, चेन्नई पत्तन पर कंटेनर टर्मिनल के निर्माण हेतु मार्च 2007 में सीआईटीपीएल के साथ 30 वर्ष के लिये एक लाइसेंस एग्रीमेंट पर हस्ताक्षर किये। इस परियोजना में बर्थों का निर्माण समाहित है (जिनकी कुल दूरी लंबाई 832 मीटर खाड़ी (जल कुम) की गहराई 15.5 मीटर, यार्ड स्पेस (यार्ड में रखने की जगह) 3,50,000 वर्ग मीटर होगा तथा टर्मिनल पर कंटेनरों के प्रहस्तन के लिये उपकरण प्रदान करना शामिल है।
- (ii) बर्थ / बर्थों का उपयोग पूरी तरह से लदे हुए पैनामेक्स और सुपर-पोस्ट-पैनामेक्स पोतों समेत विभिन्न प्रकार और माप के पोतों के प्रहस्तन के लिये किया जाएगा। टर्मिनल ने न्यूनतम उपकरण अपने-अपने स्थान पर लगाकर और प्रचालित कर 22 सितंबर 2009 से प्रचालन आरंभ कर दिया। लाइ.एग्री. में तीसरे प्रचालन वर्ष से, मुख्य धारा पोतों से न्यूनतम माल बुलाई का प्रावधान है।
- (iii) प्रचालन की प्रमुख बातों में से एक है 20 कंटेनरों से बड़े आकार के कंटेनरों के प्रहस्तन की बढ़ती हुई संख्या। कैलेंडर वर्ष 2011 में बॉक्स-रेट्स 0.99 रहने की समावना है।
- (iv) 22 सितंबर 2009, जबसे सीआईटीपीएल ने अपना प्रचालन आरंभ किया, से अगस्त 2011 के अंत तक सीआईटीपीएल का निष्पादन नीचे दिया गया है :-

(रु. लाखों में)

क्रम सं.	विवरण	2009 (22 सित 2009 से)	2010	2011 (अगस्त तक)
1	कटेनर यातायात (टीईयू)	20100	304752	311014
2.	प्रचालनों से आय	451	7082	8914
3.	प्रचालन व्यय	738	4055	3291
4.	मूल्यहास	713	2922	1823
5.	नियोजित पूंजी	61473	59057	58252
6.	आरओसीई @ 16%	2722	9449	9320
7.	अधिशेष / घाटा (कमी)	-3720	-9344	-5601

(v) वर्तमान प्रस्ताव 1 जनवरी 2012 से आरंभ होने वाली 3 वर्ष की अवधि के लिये प्रशुल्क-निर्धारण हेतु है। चेन्नई, सूतीकोरिन, एनएसआईसीटी आदि प्रतियोगी टर्मिनलों से बेहतर क्षमता प्रदान करने के लिये इस टर्मिनल पर अतिरिक्त सुविधाएं जुटाने की योजना है। पडोसी टर्मिनल सीसीटीपीएल ने जब अपना प्रचालन आरंभ किया तो उसे सीएचपीटी पर बर्थों के अस्तित्व के साथ-साथ उपकरणों की कम लागत और उमड़ते हुए यातायात का लाभ मिला था। आज यह (टर्मिनल) मूल्यहासित परिसंपत्तियों के सेट की सहायता से भी अपना कारोबार चलाता है और इस प्रकार, वह सीआईटीपीएल से कम प्रशुल्क पर अपनी गतिविधि, सीआईटीपीएल से कम प्रशुल्क पर लाभप्रद रूप से संचालित करते हुए कहीं बेहतर स्थिति में है। इसलिये, अपने पडोसी टर्मिनलों से स्पर्धा करने के लिये सीआईटीपीएल को, कम / निचले प्रशुल्क के अलावा किसी अन्य विकल्प की तलाश करनी होगी।

(vi) शिपिंग लाइन्स निम्नलिखित कारणों से पोतों को यथाशीघ्र खाली करने / लादने और शीघ्रातिशीघ्र वापिस लौटाने की व्यवस्था के लिये अतिरिक्त प्रहस्तन सुविधाओं हेतु सीआईटीपीएल से अनुरोध करती रही है -

- (क) ट्रेलर प्रचालकों द्वारा अचानक हड़ताल कर देना जिसकी वजह से इन्वेंट्री का बहुत सा काम इकट्ठा होता चला जाता है और इस प्रकार निर्यात कार्गो धीमी गति से आगे बढ़ता है।
- (ख) पत्तन से आयात (कार्गो) की धीमी निकासी।
- (ग) सड़क पर लंबी-लंबी कतारें।
- (घ) पत्तन के द्वारों पर अपर्याप्त इन्फ्रास्ट्रक्चर
- (ङ) सड़कों की दयनीय / खस्ता हालत

(vii) सीआईटीपीएल के आसपास आने वाले नए टर्मिनल उपकरणों से भलीभांति सुसज्ज हैं, जैसे -

- (क) 6 क्यूसीज और 15 आरटीजीज के साथ कटदूपल्ली
- (ख) 6 क्यूसीज और 11 आरटीजीज के साथ कृष्णापत्तनम्
- (ग) 2 क्यूसीज के साथ करैकल
- (घ) 8 क्यूसीज और 33 आरटीजीज के साथ इन्नोर (योजना में)
- (ङ) 8 क्यूसीज और 24 आरटीजीज के साथ सीसीटीपीएल

स्पर्धा करने की दृष्टि से, 3 क्यूसीज के साथ सीआईटीपीएल बहुत कमजोर स्थिति में है। सीआईटीपीएल की तुलनात्मक शक्ति उसकी लम्बी क्रे लम्बाई है। सीआईटीपीएल को इसका उपयोग टर्मिनल पर कटेनरों की त्वरित निकासी प्रदान करने के लिये करना चाहिये। इसके लिये सीआईटीपीएल को पर्याप्त संख्या में कटेनर प्रहस्तन उपकरण लगाने की आवश्यकता है। अतिरिक्त कटेनर प्रहस्तन उपकरण लगाने से पोतों की त्वरित वापसी सुनिश्चित होगी क्योंकि शिपिंग लाइन्स पत्तनों में बिताए समय की मात्रा को कम से कम करना चाहती है और उन पत्तनों को वरीयता देती है जहाँ पोत अपेक्षाकृत तीव्र गति से (कम समय में) वापिस लौट जाते हैं।

(viii) अतएव, सीआईटीपीएल द्वारा कारोबार की रणनीति के रूप में, पोतों की त्वरित वापसी द्वारा ग्राहक सतुष्टि को अंगीकार किया गया है। इसलिये, रणनीतिक कारणों से और स्पर्धात्मक श्रेष्ठता के लिये, सीआईटीपीएल को अतिरिक्त उपकरणों में निवेश करने की जरूरत है। इसने वर्ष 2012 में 4 आरएमक्यूसीज और 8 आरटीजीज प्रचालित करने का प्रस्ताव किया है। आदेश पहले ही जारी किये जा चुके हैं और क्रैन 2012 की तीसरी तिमाही में प्रचालित किये जाने की

उम्मीद है। (चर्चित उपकरण खरीदने हेतु अतिरिक्त निवेश, सीआईटीपीएल द्वारा रु 246.68 करोड़ सुनिश्चित कर दिया गया है)

- (ix) सीआईटीपीएल अपने परिसर के भीतर एक गोदी से हटकर (ऑफ डॉक) रेल-साइडिंग भी प्रदान कर रहा है और (इसके द्वारा) वह दूरस्थ ग्रामीण प्रदेशों से निर्बाध संपर्क प्रदान कर रहा है। टर्मिनल 725 मीटर प्रत्येक की लंबाई वाले 2 रैकों का (एक ही समय) प्रहस्तन कर सकता है। सीआईटीपीएल से निजी रेल प्रचालन शीघ्र ही आरंभ होने वाले हैं। ये प्रचालन एक बार आरंभ हो जाए तो (कार्गो की) मात्रा बढ़ती जाएगी और इसलिये अतिरिक्त उपकरण खरीदना अनिवार्य हो गया है।

- (x) सामान्यतया, 1.35 बॉक्स-रेशों और 7 आरएमक्यूसीज के साथ टर्मिनल को 14 लाख टाईयू का प्रहस्तन कर लेना चाहिये था। किन्तु निम्नतर बॉक्स-रेशों टर्मिनल की क्षमता पर गंभीर रुकावट डालता है। 0.99 के वर्तमान बॉक्स-रेशों के साथ 7क्यूसीज की क्षमता केवल 10.6 लाख टाईयू होती है। इसे निम्नलिखित से समझा जा सकता है -

$$\text{वर्ध की क्षमता} = 0.7 \times 24 \times 25 \times 365 \times 0.99 \times 7 = 1062369 \text{ टाईयूज}$$

दक्षिण भारत में औद्योगिकरण के कारण टर्मिनल पर बड़े-बड़े बॉक्सों की आमद जारी रहने का संभावना है। इसलिये हो सकता है निकट भविष्य में, बॉक्स-रेशों 0.99 से आगे न जाए।

- (xi) 2011 में अपेक्षित 4,50,000 टाईयूज से वर्ष 2014 में 10,66,163 टाईयूज तक बढ़ते यातायात के साथ 4 आरएमक्यूसीज (प्रचालन में) लाना अनिवार्य हो गया है। वर्षवार कटेनर माल बुलाई और टर्मिनल क्षमता नीचे-सारणीबद्ध है -

क्रम सं.	बीरा	2012	2013	2014
1	टर्मिनल क्षमता	758835	1062369	1062369
2.	कटेनर यातायात	585000	789750	1066163

उम्मीद है कि वर्ष 2012 के उत्तरार्ध में क्रेन प्रचालन में आ जाएगी और इसकी उपलब्धता वर्ष 2012 में केवल आधा वर्ष ही मानी गई है। अतएव, वर्ष 2013 की क्षमता 6 माह पहले, वर्ष 2012 में ही सृजित की जा रही है।

- (xii) आरएमक्यूसीज और आरटीजीज खरीदने के अतिरिक्त निर्माण कार्यों में रु 3000 लाख व्यय करने की योजना है। लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार सीआईटीपीएल को 35.8 ha भूमिक्षेत्र आवंटित किया गया था। किन्तु सीएचपीटी ने आज तक केवल 28ha ही सुपुर्द किया है और शेष भू-क्षेत्र को रि-क्लेम किया जा रहा है। उम्मीद है, सीएचपीटी शेष 7.8ha भूमि-क्षेत्र वर्ष 2012 में ही सुपुर्द कर दे। यातायात में अभिकल्पित वृद्धि के प्रहस्तन के लिये वर्तमान भंडारण क्षमता पर्याप्त नहीं होगी। इसलिये, बढ़ती हुई मात्रा की आवश्यकता पूरी करने के लिये, सीएचपीटी द्वारा सौंपे जाने वाली शेष भूमि को विकसित किया जाएगा और भंडारण के प्रयोजन से कटेनर यार्ड के रूप में उपयोग में लाया जाएगा।

- (xiii) प्रक्षेपित आय व्यय (पत्तन को देय राजस्व भाग को हिसाब-किताब में लिये बिना) और अधिकतम अनुमेय आरओसीई के आधार पर वर्ष 2009 से 2014 तक के लिये प्रचालन घाटे में जाएंगे, जैसाकि नीचे सक्षेप में दिया है -

बीरा	2009ए	2010ए	2011ई	2012पी	2013पी	2014पी
कटेनर यातायात	20100	304752	450000	585000	789750	1066163
आय	451	7082	13131	17723	23940	32319
प्रचालनीय व्यय	511	2799	4732	7125	8752	10564
मूल्यहास	713	2922	2920	5494	5449	5445
उपरिख्य	225	1257	1015	1405	1517	1635
नियोजित पूँजी	61473	59057	58252	80203	77922	72593
आरओसीई @16%	2722	9449	9320	12833	12468	11815
अधिशेष / घाटा	-3720	-9345	-4858	-9134	-4246	3060
अधिशेष / घाटा, घाटे / आय की % के रूप में	-825%	-132%	-37%	-52%	-18%	9%

ए - वास्तविक

बी - अनुमान

पी - प्रक्षेपण

- (xiv) वर्तमान प्रशुल्क के आधार पर सीआईटीपीएल दिसंबर 2011 तक रु 247.48 करोड़ का घाटा उठा रहा है। अगले तीन वर्षों में, यह रु 100.35 करोड़ का घाटा और बढ़ा लेगा। रु 103.20 करोड़ की कमी (घाटे) को पूरा करने के लिये प्रशुल्क में रु 422.79 प्रति टीईयू की वृद्धि की जानी चाहिए। चूंकि वर्तमान दर रु 3007/- प्रति टीईयू है, अनुरोध है कि प्रशुल्क को सशोधित कर रु 3458/- प्रति टीईयू कर देना चाहिए।

3.2 वर्ष 2012, 2013 और 2014 के लिये, प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर वित्तीय / लागत स्थिति जैसी सीआईटीपीएल द्वारा समेकित आय एवं लागत विवरणी में प्रतिबिम्बित है, नीचे सारणीबद्ध दी गई है -

(रु. लाखों में)

क्रम सं.	व्यय	अनुमान		
		2012	2013	2014
1	यातायात (टीईयू में)	585000	729750	1066163
2.	प्रचालन आय	17723	23940	32319
3.	प्रचालन व्यय	6859	8309	3913
4.	मूल्यहास	5494	5449	5445
5	उपरिव्यय	1406	1517	1635
6.	आरओसीई	12854	12510	11658
7.	प्रतिलाभ के बाद शुद्ध अधिशेष / (घाटे)	(8889)	(3845)	3668
8.	शुद्ध अधिशेष / (घाटा) - प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में	(-)50%	(-)16%	11%
9	तीन वर्षों की औसत	(-)12%		

3.3- सीआईटीपीएल ने 15% की प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि के अलावा, अपने वर्तमान दरमान की परिभाषाओं, शीर्षकों और विभिन्न उपखंडों / धाराओं के अन्तर्गत प्रदत्त टिप्पणियों में अनेक परिवर्तन प्रस्तावित किये हैं। इसने "अतिरिक्त प्रभारों" के रूप में निम्नलिखित नई प्रशुल्क मदें भी प्रस्तावित की हैं -

- (क) सीएचपीटी परिसर के भीतर किसी अन्य रेल शीर्ष अथवा कंटेनर टर्मिनल को कंटेनर स्थलान्तरण
- (ख) कंटेनरों को प्लग करना / अनप्लग करना
- (ग) कट-ऑफ समय के बाद कार्गो प्राप्त करना
- (घ) सीधे लदान करना
- (ङ) शू-बिन का प्रहस्तन
- (च) कंटेनर सफाई प्रभार
- (छ) कार्गो के साथ / बिना ट्रेलरों का वजन करना
- (ज) कंटेनरों को भरने और खाली करने "तथा" "सील काटने" से संबंधित "सीमा शुल्क निरीक्षण प्रभार" के अंतर्गत उप-मदें (सब आइटम्स)

4 प्रदत्त परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार सीआईटीपीएल से प्राप्त प्रस्ताव की एक-एक प्रति उनकी टिप्पणियों के लिये सीएचपीटी तथा संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों को भी अर्पित की गई थीं। सीएचपीटी से प्राप्त टिप्पणिया उसकी राय के लिये सीआईटीपीएल को अर्पित की गई थीं और सीआईटीपीएल ने इस प्रकरण पर अतिव कार्रवाई तक भी अपनी राय नहीं दी है।

5.1 प्रस्ताव की प्राथमिक जाच-पड़ताल के आधार पर, दिनांक 21 नवंबर 2011 के हमारे पत्र के माध्यम से सीआईटीपीएल से विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। सीआईटीपीएल ने दिनांक 5 दिसंबर 2011 के अपने पत्र द्वारा उत्तर दिया। सीआईटीपीएल के उत्तर में कुछ झोल (कमिया) थे और सीआईटीपीएल से कुछ और अतिरिक्त स्पष्टीकरण / सूचना की अपेक्षा थी। हमारे अनुरोध पर सीआईटीपीएल ने दिनांक 14 दिसंबर 2011 के अपने पत्र और दिनांक 16 दिसंबर 2011 के ई-मेल द्वारा अतिरिक्त स्पष्टीकरण / सूचनाएं प्रस्तुत कीं। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न और सीआईटीपीएल के सक्षिप्त उत्तर नीचे एक-दूसरे के सामने प्रस्तुत हैं -

क्र.सं.	प्राधिकरण द्वारा पूछे गए प्रश्न	सीआईटीपीएल का उत्तर																		
(क)	सामान्य																			
(i)	मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में व्यवस्था है कि प्रशुल्क उत्पादकता के बैचमार्क स्तरों से सबद्ध होना चाहिये। सीआईटीपीएल ने बताया है कि अन्य टर्मिनलों से मुकाबला करने हेतु पोतों को त्वरित खाली करना / लादना तथा उन्हें शीघ्रातिशीघ्र वापिस भेजना सीआईटीपीएल की रणनीति है इसी रणनीति का पालन करते हुए सीआईटीपीएल ने कटेनर प्रहस्तन उपकरणों और भंडारण-यार्ड में अतिरिक्त निवेश करने का भी प्रस्ताव किया है। किन्तु, फार्म-1 के क्रम सं. 6 पर सीआईटीपीएल ने बताया है कि वह भविष्य में भी प्रतिघंटे 20 हलचल (मूव्स) का वर्तमान बैचमार्क बनाए रखने का विचार रखता है। सीआईटीपीएल उत्पादकता के बैचमार्क की समीक्षा करे और सीआईटीपीएल के वर्तमान दरमान में प्रदत्त 20 मूव्स प्रति घंटा के वर्तमान उत्पादकता को उपयुक्त रूप / यथाचित रूप से अद्यतन करे।	अधिक से अधिक उपकरण लगाकर और प्रत्येक क्रेन द्वारा कटेनरों को उठाने रखने की दर में सुधार करने के जरिए अधिक से अधिक कारोबार / व्यवसाय आकर्षित करने की रणनीति के रूप में सीआईटीपीएल ने पोतों के वापिस लौटने के समय को घटाने का प्रस्ताव किया है। 20 मूव्स प्रति घंटा के बैचमार्क को बनाए रखने का प्रस्ताव है क्योंकि प्रत्येक क्रेन द्वारा अर्जित करने योग्य (सीजीआर) ग्रीस क्रेन रेट टर्मिनल पर मानवबल और उसके अन्य लॉजिस्टिक्स के तालमेल पर निर्भर करता है। सतत आधार पर बेहतर दक्षता प्राप्त करने में उन्हें कुछ अधिक समय की आवश्यकता है। यहां तक कि अन्य टर्मिनलों ने भी 20 मूव्स प्रति घंटा के बैचमार्क सीजीआर तक पहुंचने में 2-3 वर्ष का समय लिया है। नए उपकरण और नए प्रचालक वे अन्य कारण हैं जिनकी वजह से बेहतर बैचमार्क में वृद्धि होगी। 20 मूव्स प्रति घंटा पर बैचमार्क होने के बावजूद अतिरिक्त उपकरणों से आरम्भ में, पोतों का वापसी-समय, अपने वर्तमान स्तर से 50% कम होने की संभावना है।																		
(ii)	सीआईटीपीएल ने बताया है कि इसकी मूल्य निर्धारण नीति लागत आधारित है। सीआईटीपीएल, सेवा प्रदान करने की लागत (कीमत) पर निष्पादनता में अपेक्षित सुधार के प्रभाव को सामने लाए।	वर्तमान 3 क्यूसीएच के मुकाबले टर्मिनल के पास 7 क्यूसीएच होंगे और इस प्रकार (कटेनर की) उतराई दक्षता के वर्तमान स्तर से आरम्भ में 233% तेज होगी। टर्मिनल में बर्थ की लंबाई इतनी है कि उसमें एक बार में तीन पोत आ सकते हैं। वर्तमान उपकरणों की सहायता से, यह प्रत्येक पोत पर एक क्यूसी लगा सकता है और 700 कटेनरों वाले एक पोत को कटेनरों को उतरवाने के लिये 35 घंटे लगेंगे। अतिरिक्त उपकरणों की मदद से यह समय घटाकर 15 घंटों तक किया जा सकता है। पत्तन उपयोगकर्ता पोत सबधी प्रमारों की मद में लागत बचाएंगे और पत्तन पर बर्थ प्रमार भी बचाएंगे।																		
(iii)	सीआईटीपीएल फार्म-1 के क्रम सं.4 और 5 के अनुसार मांगे गये ब्योरे प्रस्तुत करे।	क्रम सं 4 का ब्योरा, वर्तमान और प्रस्तावित दरों की तुलना होते हुए, अलग से प्रस्तुत किया गया है। क्रम सं 5 का ब्योरा फार्मेट-बी के फार्म-1 में प्रदान किया गया है। (सीआईटीपीएल ने प्रशुल्क परिवर्तन से पहले और उसके बाद एक विशेष प्रकार के पत्तन उपयोगकर्ता के लिये औसत लागत विवरण, जैसा परिवर्तित लागत विवरणियों में, फार्म-1 के क्रम सं 5 पर अपेक्षित है, नहीं दिया गया है।)																		
(iv)	2011 से 2014 तक के वर्षों के लिये, फार्म-1 की क्रम सं.7 पर सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत वार्षिक वित्तीय निहितार्थ, (प्रशुल्क संशोधन की मद में परिवर्तन) प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर राजस्व पर आधारित है। अतएव सीआईटीपीएल प्रशुल्क में प्रस्तावित संशोधन के नाम पर प्रस्ताव के वार्षिक वित्तीय निहितार्थ प्रस्तुत करे।	वार्षिक वित्तीय निहितार्थ का ब्योरा नीचे दिया गया है (लाख रु. में) <table><tr><th>क्र.</th><th>विवरण</th><th>2011-</th><th>2012</th><th>2013</th><th>2014</th></tr><tr><td>1</td><td>प्रशुल्क श्रेणी-1 (वर्तमान)</td><td>13843</td><td>15375</td><td>20783</td><td>27170</td></tr><tr><td>2</td><td>प्रशुल्क श्रेणी-2 (प्रस्तावित)</td><td>13843</td><td>17939</td><td>23834</td><td>31050</td></tr></table>	क्र.	विवरण	2011-	2012	2013	2014	1	प्रशुल्क श्रेणी-1 (वर्तमान)	13843	15375	20783	27170	2	प्रशुल्क श्रेणी-2 (प्रस्तावित)	13843	17939	23834	31050
क्र.	विवरण	2011-	2012	2013	2014															
1	प्रशुल्क श्रेणी-1 (वर्तमान)	13843	15375	20783	27170															
2	प्रशुल्क श्रेणी-2 (प्रस्तावित)	13843	17939	23834	31050															
(v)	सीआईटीपीएल, जनवरी 2011 से अक्टूबर 2011 तक की अवधि के लिये चार्टर्ड एकाउन्टेड द्वारा विधिवत प्रमाणित वास्तविक प्रस्तुत करे। सीआईटीपीएल वर्ष	सीआईटीपीएल ने जनवरी 2011 से अक्टूबर 2011 तक की अवधि के लिये, चार्टर्ड एकाउन्टेड द्वारा प्रमाणित वास्तविक वित्तीय ब्योरा प्रस्तुत कर दिया है। (हालांकि सीआईटीपीएल ने बताया है कि उपरोक्त अवधि के																		

	2011 के शेष बचे दो महीनों के अनुमान का संशोधन करे और यदि आवश्यक हो तो जनवरी 2011 से अक्टूबर 2011 तक के वास्तविकों के आधार पर वर्ष 2012 से 2014 तक के अनुमान भी संशोधित करे।	वास्तविक आकड़े लागत विवरणी से मिला लिये गए हैं उसने कोई मिलान विवरणी प्रस्तुत नहीं की है।
(vi)	सीआईटीपीएल ने बताया है कि वर्ष 2012 से 2014 तकें रु. 103.20 करोड़ के अनुमानित घाटे को पूरा करने के लिये प्रशुल्क में रु. 3007 प्रति टीईयू की कथित वर्तमान दर से रु. 422.79 प्रति टीईयू की वृद्धि की जानी चाहिए। सीआईटीपीएल के अनुसार, प्रस्तावित प्रशुल्क रु. 3429.79 प्रति टीईयू परिगणित होता है, जबकि इसने रु. 3458/- प्रति टीईयू की दर प्रस्तावित की है। सीआईटीपीएल प्रस्तावित ऊँची दर का कारण स्पष्ट करे।	सीआईटीपीएल ने संशोधित फार्मेट-बी प्रस्तुत कर दिया है। अनुमानित घाटा और बढ़ गया है किन्तु प्रशुल्क में वर्तमान दर पर 15% वृद्धि प्रस्तावित है जो रु. 3468/- प्रति टीईयू होती है।
(vii)	सीआईटीपीएल में प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान, जिसकी परिणति 3 नवंबर 2010 के आदेश के रूप में हुई थी, सीआईटीपीएल ने अपना प्रस्ताव दाखिल किया था जो भावी वर्षों के लिये प्रचालन व्ययों और प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्ययों के अनुमानन में इसके द्वारा दी गई धारणाओं पर आधारित था। चूंकि टर्मिनल ने अपना प्रचालन सितंबर 2009 में ही आरंभ किया है, 3 महीनों के वास्तविकों (अक्टूबर 2009 से दिसंबर 2009 तक के) के आंकड़ों जो सीआईटीपीएल द्वारा पेश किये गए थे, अगले तीन वर्षों के अनुमानों वेध ठहराने के लिये पर्याप्त नहीं थे। यह 3 नवंबर 2010 के आदेश के पैराग्राफ 13 (III) में भी दर्ज है। उसी पैराग्राफ में यह भी दर्ज है कि वित्तीय / लागत स्थिति का विश्लेषण केवल यह सुनिश्चित करने के लिये किया गया था कि सीआईटीपीएल द्वारा तब प्रस्तावित वर्तमान प्रशुल्क को जारी रखने से, प्रशुल्क मार्गदर्शियों द्वारा अभिकल्पित लागताधिक मॉडल से आगे कोई लाभ प्रदान नहीं किया जाएगा। सीआईटीपीएल के वर्तमान प्रस्ताव में अनुमान भी इसी प्रकार की धारणाओं पर और इसके द्वारा पिछली संशोधन प्रक्रिया में अपनाए गए आधारों पर आधारित देखे गए हैं। किन्तु यह देखा गया है कि टर्मिनल द्वारा वर्ष 2010 में खर्च किये गए वास्तविक व्यय में निम्नलिखित मदों के विषय में, प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान भरोसा किये गए अनुमानों के मुकाबले उल्लेखनीय कमी है :	वर्तमान प्रस्ताव टर्मिनल के संचालन पर किये गए व्यय के अनुभव के साथ-साथ भविष्य की वास्तविक मूल्य वृद्धि पर आधारित है। ये वैसे ही नहीं हैं जैसे 2009 में प्रक्षेपित करे गए थे। 2010 में मात्रा के रूप में व्यय की गई कम लागत प्रमुख रूप से कम यातायात और टर्मिनल द्वारा किये जा रहे घाटे के कारण कुछ आवश्यक खर्चों से बचने के कारण है। अर्जित अनुभव के कारण प्रचालन खर्चों के कुछ अनुमान पिछले प्रोजेक्शनों से कम किये गए हैं और अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिये प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त मानदंडों से भी कम है। (क) <u>प्रचालनीय एवं प्रत्यक्ष श्रमिक</u> 178 कर्मचारियों की आवश्यकता के मुकाबले केवल 83 ही लिये गए थे। इसके परिणामस्वरूप लागत कम हो गई। जैसाकि टर्मिनल को घाटा हो रहा था, कर्मचारियों की गुणवत्ता से भी समझौता किया गया था। प्रति व्यक्ति औसत वेतन रु. 2.12 लाख प्रतिवर्ष था जो आरम में प्रोजेक्ट किये गए वेतन से कम था किन्तु भविष्य के लिये प्रति कर्मचारी औसत लागत वेतन के वर्तमान स्तर पर आधारित है। (ख) <u>अनुरक्षण श्रमिक</u> लागत में कमी कर्मचारियों को कम वेतन के कारण तथा प्रचालन के लिये मानव बल कम लगाने के कारण भी है। प्रोजेक्शन के लिये प्रति कर्मचारी औसत लागत, वर्तमान में दिये जा रहे वेतन स्तरों पर आधारित की गई है। (ग) <u>उपकरण संचालन लागत</u> कम मात्रा और नये उपकरणों के कारण ईंधन की कम खपत, कम प्रचालन लागत के मुख्य कारण है। प्रोजेक्शन पिछली प्रवृत्ति पर आधारित है और बिजली तथा ईंधन दोनों की खपत, अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिये खपत के लिये प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त मानदंड से भी कम है। (घ) <u>बीमा</u> कारोबार में हो रहे घाटों के कारण कुछ सामान्य बीमा सुरक्षाओं (कवर्स) से समझौता किया गया। प्रोजेक्शन्स वर्तमान बाजार वास्तविकताओं प्रचालन के उचित जोखिम मूल्यांकन पर आधारित है और उनका निर्माण

क्र.सं. व्यय की मद भिन्नता
(क) प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रमिक 216%

	<p>(ख) अनुरक्षण भ्रामक 40%</p> <p>(ग) उपकरण संचालन लागत 65%</p> <p>(घ) बीमा 379%</p> <p>(ङ) प्रबंधन एवं प्रशास. 46%</p> <p>उपरिव्यय</p> <p>उपरोक्त की दृष्टि से, सीआईटीपीएल भावी वर्षों के लिये खर्चों के अनुमानन में इसके द्वारा की गई धारणाओं की वर्ष 2011 में किये गये वास्तविक खर्चों के आधार पर समीक्षा करे।</p>	<p>कार्यों के लिये 0.1% पर तथा उपकरणों के लिये 0.5% का मूल्य निर्धारण किया गया है जो अप्रकट प्रशुल्क के लिये प्राधिकरण द्वारा निर्धारित मानदंड के अंतर्गत प्रदत्त 1% से बहुत कम है।</p> <p>(ड) प्रबंधन एवं प्रशास. उपरिव्यय</p> <p>मानवबल/श्रमशक्ति स्तर जानबूझकर कम रखा गया था क्योंकि टर्मिनल को घाटा हो रहा था। प्रचालन का स्तर और विगत में देखे गए वेतन स्तरों के आधार पर प्रोजेक्शन्स अपेक्षित वास्तविक मानवबल पर आधारित किये गये थे।</p>
(viii)	<p>प्रस्ताव में देखा गया है कि सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2012 से 2014 तक वर्षों के लिये माना गया मुद्रा स्फीति अवयव, वर्ष 2008 से शुरू करते हुए संचयी आधार पर परिगणित किया गया है। सीआईटीपीएल 2012 से 2014 तक आगामी वर्षों के खर्चों के प्रोजेक्शन के लिये वास्तविक यूनिट लागत / वर्ष 2011 के लिये व्यय पर 6% का मुद्रास्फीति अवयव लागू करे।</p>	<p>वित्तीय मॉडल में वर्ष 2008 में प्रचलित की ही आधार लागत डाला माना है और उसे वर्ष 2009 एवं 2010 के लिये 3.76% की दर से और बाद के वर्षों के लिये 6% पर बढ़ाया गया है। खर्चों का यह एक अत्यधिक परंपरावादी अनुमान है और वर्तमान लागतें, इस तरह परिकलित लागतों के काफी समान आती हैं। सीआईटीपीएल का कहना है कि 2011 के लागत-स्तर लगाए गए अनुमानों / मूल्यांकनों के तुल्य हैं।</p>
(ख)	<p><u>विगत में प्रदत्त अनुमानों से वास्तविकों की तुलना</u></p> <p>प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 अपेक्षा करती है कि यह प्राधिकरण प्रदत्त प्रशुल्क वैधता अर्थात् के अंत में वास्तविक उत्पादक एवं वित्तीय निष्पादनता की प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करते समय निर्भर किये गए प्रोजेक्शनों के सदृश से समीक्षा करे।</p>	
(i)	<p>सीआईटीपीएल, अक्टूबर 2011 तक के आकड़ों और शेष दो महिनों के अनुमानों के आधार पर फार्म-7 में वर्णित वर्ष 2011 के आंकड़ों को अद्यतन करे।</p>	<p>सीआईटीपीएल ने कथित रूप से अक्टूबर 2011 तक के वास्तविक आंकड़ों और शेष दो महिनों के अनुमानों के आधार पर सशोधित फार्म-7 प्रस्तुत कर दिया है।</p>
(ii)	<p>लागत विवरणी में दिये गए के अनुसार ब्याज और कर से पहले अधिशेष के, और वर्ष 2010 के ऑडिट किये गए वार्षिक लेखा में प्रतिबिम्बित करने से पहले हानि के लेखा मेल मिलाप हेतु सीआईटीपीएल लेखा मेल मिलाप विवरणी प्रस्तुत करे।</p>	<p>सीआईटीपीएल ने लागत विवरणी और वर्ष 2010 के लिये ऑडिट किये वार्षिक लेखा के साथ लेखा मेल मिलाप करने के लिये एक लेखा मेल मिलाप विवरणी प्रस्तुत की थी। बाद में, सीआईटीपीएल ने दिनांक 14 दिसंबर 2011 के अपने पत्र द्वारा वर्ष 2010 की एक सशोधित लेखा मेल मिलाप विवरणी प्रस्तुत की है।</p>
(iii)	<p>(क) लागत विवरणी में वर्ष 2010 के लिये प्रचालन आय रु. 7082/- लाख बताई गई है जो ऑडिट किये गए वित्तीय विवरणों में बताई गई प्रचालन आय रु. 7482/- लाख से कम है। सीआईटीपीएल लागत विवरणी में कम विवरण देने के कारण बताए।</p>	<p>सीआईटीपीएल ने बताया है कि गलती को ठीक कर लिया गया है और सशोधित लागत विवरणी के अनुसार वर्ष 2010 की प्रचालन आय रु. 7750/- लाख है।</p>
	<p>(ख) सीआईटीपीएल ने बताया है कि पिछले सशोधन के समय निर्भर किये गए वर्ष 2010 के अनुमानों की तुलना में वास्तविक आय में कमी कम मात्रा और आरम्भिक ग्राहकों को दी गई छूट के कारण है। सीआईटीपीएल इनकी मात्रा निर्धारित करे और वर्ष 2010 के दौरान ग्राहकों को प्रदत्त छूट / कटौतिया</p>	<p>मात्रात्मक छूट - रु. 226 लाख</p> <p>छूट - रु. 42 लाख</p> <p>कुल - रु. 268 लाख</p>

	प्रस्तुत करें।	
	(ग) सीआईटीपीएल, इसके द्वारा वास्तविक में प्रहस्तित यातायात / प्रदत्त सेवाओं के लिये वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर वर्ष 2010 और 2011 के लिये विस्तृत आय परिगणना प्रस्तुत करें। ऐसी परिगणनाओं में प्रयुक्त वर्तमान प्रशुल्क (स्तर) विभिन्न प्रचालनों / विभिन्न प्रकार के क्रेटनरों से के लिये प्रचलित दरमान से जुड़ा हुआ होना चाहिये।	सीआईटीपीएल ने अपनी आय की परिगणना मानक प्रारूप में और उसक प्रचालनों के लिये सहायक वित्तीय मॉडल में भी, दिनांक 14 अक्टूबर 2011 के अपने पत्र द्वारा पेश कर दी है। आय का एक भाग उन सेवाओं से अर्जित किया जाता है जिनकी दरें अमरीकी डॉलरों में दी गई हैं। मुद्रा विनिमय की दर में लगातार उतार-चढ़ाव के कारण दरों का रूपों में सेही-सेही मूल्य घटता-बढ़ता रहता है और इसीलिये, राजस्व के लिये कोई लिक्विड तैयार करना समय नहीं हो सका है।
	(घ) सीआईटीपीएल 2010 के ऑडिट किये वार्षिक लेखा में वर्णित रु. 5.03/- लाख की अन्य आय की प्रकृति स्पष्ट करें। साथ ही, यह भी बताएं कि उसे प्रस्तुत की जाने वाली लागत विवरणी में इसका क्या और कैसा स्थान है ?	यह राशि कतरनों (स्कैम) की बिक्री से आई आय दर्शाती है। सीआईटीपीएल ने इसे लागत विवरणी में कोई स्थान नहीं दिया है।
(iv)	सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2010 की लागत विवरणी में वर्णित वास्तविक प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम लागत, पिछले प्रशुल्क आदेश के समय लिये गए रु. 556 लाख के अनुमान के मुकाबले रु. 176 लाख है जो 216% की कमी दर्शाती है। इसी प्रकार, वर्ष 2010 के लिये वर्णित वास्तविक अनुरक्षण श्रम लागत, रु. 70 लाख के अनुमान की तुलना में रु. 50 लाख है जो 40% कम है। सीआईटीपीएल ने बताया है कि श्रम लागत में उल्लेखनीय गिरावट / कमी कम संख्या में मानवबल लगाए जाने के कारण है। देखा गया है कि सीआईटीपीएल द्वारा प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम की मद में, वास्तविक में केवल 83 कर्मचारी लगाए गए थे जो सीआईटीपीएल द्वारा वर्णित 178 की अनुमानित संख्या से जिस पर प्राधिकरण द्वारा अनुमान लगाने की अवस्था में भरोसा किया गया था, 53% कम है जबकि वर्ष 2010 के लिये अनुमानित यातायात की तुलना में वास्तविक यातायात में कमी केवल 11% ही परिगणित होती है। अतएव, सीआईटीपीएल, अनुमान तैयार करने की अवस्था में मानवबल की आवश्यकता के अनुमान से उल्लेखनीय अंतर के कारण प्रस्तुत करें।	क्रम स.क(vii) पर प्रश्न के उत्तर के अंतर्गत ब्योरा पहले ही दिया जा चुका है।
(v)	(क) लागत विवरणी (फार्म 3बी) में वर्ष 2010 के लिये वास्तविक विद्युत लागत रु. 207 लाख दी गई है। वास्तविक ईंधन लागत रु. 415 लाख दी गई है। इन दो मदों का कुल योग रु. 622 लाख आता है। वर्ष 2010 के लिये ऑडिट किये लेखा में वर्णित विद्युत एवं ईंधन व्यय भंडार एवं अतिरिक्त पुर्जों की खपत में रु. 76.15 लाख की राशि छोड़ कर रु. 620.22	प्रस्ताव के साथ सशोधित लागत विवरणी ऑडिटेड लेखा के मलीमाति मिलाई गई विद्युत खपत और ईंधन लागत प्रदान करते हैं। विद्युत के कुछ व्यय ईंधन में शामिल किये गए थे जिसे अब ठीक कर लिया गया है और सशोधित प्रस्ताव में प्रस्तुत किये गए हैं। (सशोधित फार्म 3 बी में वर्णित बिजली की रु. 8.19/- प्रति किलो वाटऑवर की यूनिट लागत और 13.64 किलो वाट आवर प्रति टीडीयू की

	लाख है। परिणामस्वरूप, लागत विवरणी में रु 2.22 लाख अधिक दिखाए गए हैं। सीआईटीपीएल इस अंतर का समाधान करे।	प्रति यूनिट खपत के आधार पर वर्ष 2010 के दौरान प्रहस्ति वास्तविक माल बुलाई के लिये विद्युत लागत, सीआईटीपीएल द्वारा वर्णित रु. 328 लाख की तुलना में रु. 338 लाख परिगणित होती है। इसके अलावा फार्म 3 बी में वर्णित विद्युत और ईंधन लागत का योग रु 688 लाख है जबकि ऑडिटेड लेखा के अनुसार विद्युत एवं ईंधन व्यय, भंडार सामग्री और अतिरिक्त पुंजों के खर्च को छोड़कर, रु 620.22 लाख है)																																																
	(ख) सीआईटीपीएल वर्ष 2010 और 2011 के लिये वर्णित क्रमशः रु.11.31 प्रति कि.वा.हा. और रु.10.75 प्रति कि.वा.हा. की वास्तविक विद्युत लागत का दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करे।	सीआईटीपीएल ने सीएचपीटी द्वारा मई 2010 और जून 2011 दो माह के लिये प्रस्तुत किये गए विद्युत बिलों की प्रतियां प्रस्तुत की हैं। सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 और 2011 (अक्टूबर 2011 तक) की विद्युत लागत का महिनेवार विवरण भी प्रस्तुत किया है। प्रस्तुत विवरण के अनुसार, वर्ष 2010 और 2011 के लिये विद्युत लागत क्रमशः रु.8.21 प्रति यूनिट और रु.8.72 प्रति यूनिट है। सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत विद्युत लागत का विवरण संक्षेप में निम्नानुसार है :-																																																
	(ग) सीआईटीपीएल ने बताया है कि सभी वर्षों के लिये फार्म 3 बी में दर्शायी गई विद्युत लागत में स्थायी प्रभार शामिल नहीं हैं। सीआईटीपीएल-स्थायी प्रभारों के बारे और लागत विवरणियों में ऐसे स्थायी प्रभारों को प्रदत्त महत्व / स्थान का विवरण प्रदान करे।	<table><tr><th>क्र. सं.</th><th>विवरण</th><th>2010</th><th>2011(अक्टूबर 2011 तक)</th></tr><tr><td>क</td><td>विद्युत खपत (यूनिटों में)</td><td>4104194</td><td>4397925</td></tr><tr><td>ख</td><td>विद्युत लागत</td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>परिवर्तनीय प्रभार(रु.)</td><td>21939128/-</td><td>25607985/-</td></tr><tr><td></td><td>स्थायी प्रभार (रु.)</td><td>4880000/-</td><td>4995000/-</td></tr><tr><td></td><td>मीटर किराया</td><td>14400/-</td><td>12000/-</td></tr><tr><td></td><td>विद्युत कर @6%(रु.)</td><td>1284313/-</td><td>1433017/-</td></tr><tr><td></td><td>सेवा प्रभार @20% (रु.)</td><td>5815568/-</td><td>6389589/-</td></tr><tr><td></td><td>कुल प्रभार</td><td>83893409/-</td><td>38337581/-</td></tr><tr><td>ग</td><td>औसत यूनिट लागत (ख/क)(रु.)</td><td>8.21</td><td>8.72</td></tr><tr><td>घ</td><td>प्रहस्ति यातायात</td><td>304752</td><td>399906</td></tr><tr><td>ङ</td><td>प्रति टीईयू यूनिट खपत</td><td>13.487</td><td>10.997</td></tr></table> <p>सीआईटीपीएल ने बताया है कि स्थायी प्रभार (लागत) विद्युत लागत का एक घटक है, इसलिये लागत विवरणी के प्रयोजन से इस पर विचार किये जाने की आवश्यकता है और तदनुसार तैयार की गई विवरणी के लिये भी (सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी दर्शाती है कि इसने लागत विवरणी में वर्णित विद्युत लागत की परिगणना में भी स्थायी लागत पर विचार किया है।</p>	क्र. सं.	विवरण	2010	2011(अक्टूबर 2011 तक)	क	विद्युत खपत (यूनिटों में)	4104194	4397925	ख	विद्युत लागत				परिवर्तनीय प्रभार(रु.)	21939128/-	25607985/-		स्थायी प्रभार (रु.)	4880000/-	4995000/-		मीटर किराया	14400/-	12000/-		विद्युत कर @6%(रु.)	1284313/-	1433017/-		सेवा प्रभार @20% (रु.)	5815568/-	6389589/-		कुल प्रभार	83893409/-	38337581/-	ग	औसत यूनिट लागत (ख/क)(रु.)	8.21	8.72	घ	प्रहस्ति यातायात	304752	399906	ङ	प्रति टीईयू यूनिट खपत	13.487	10.997
क्र. सं.	विवरण	2010	2011(अक्टूबर 2011 तक)																																															
क	विद्युत खपत (यूनिटों में)	4104194	4397925																																															
ख	विद्युत लागत																																																	
	परिवर्तनीय प्रभार(रु.)	21939128/-	25607985/-																																															
	स्थायी प्रभार (रु.)	4880000/-	4995000/-																																															
	मीटर किराया	14400/-	12000/-																																															
	विद्युत कर @6%(रु.)	1284313/-	1433017/-																																															
	सेवा प्रभार @20% (रु.)	5815568/-	6389589/-																																															
	कुल प्रभार	83893409/-	38337581/-																																															
ग	औसत यूनिट लागत (ख/क)(रु.)	8.21	8.72																																															
घ	प्रहस्ति यातायात	304752	399906																																															
ङ	प्रति टीईयू यूनिट खपत	13.487	10.997																																															
	(घ) लागत विवरणी के फार्म 3बी में वर्ष 2010 की वास्तविक ईंधन लागत रु.415 लाख दी गई है। वर्ष 2010 के लिये वास्तविक माल बुलाई के लिये रु.40/- प्रति लिटर की यूनिट दर और 3.45 लिटर प्रति टीईयू की कन्जम्प्शन के अनुसार, जैसाकि फार्म 3बी में बताया गया है, ईंधन लागत रु.420 लाख परिगणित होती है। सीआईटीपीएल अंतर का समाधान करे।	जांच करने पर पाया गया है कि ईंधन की मद में औसत ईंधन लागत रु.371 लाख है और प्रति टीईयू डीजल खपत 3.48 लिटर है।																																																
(vi)	फार्म 3बी में वर्णित वास्तविक मरम्मत एवं अनुरक्षण व्यय वर्ष 2010 के लिये, रु 207 लाख है जबकि	दिनांक 14 अक्टूबर 2011 के इसके पत्र द्वारा सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत सशोधित लागत विवरणी में सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 के लिये मरम्मत																																																

	ऑडिट ड निनीय विवरणों के अनुसार मरम्मत एवं अनुरक्षण खर्च रु. 178.83 लाख है। सीआईटीपीएल अंतर का समाधान करे।	अनुरक्षण व्यय सशोधित कर रु. 179 लाख कर दिये हैं।																		
(vi)	सीआईटीपीएल के मामले में विचार किये गए अनुमानित उपकरण किराया प्रभार रीच स्टेक्स प्राइम मूवर्स और फोर्कलिफ्ट ट्रकों के किराये की मद में था। सीआईटीपीएल संबंधित अनुबंधों और प्रदत्त यूनिट दरों के लिए दस्तावेजी सबूतों की प्रतियों के साथ वर्ष 2010 के लिए वर्णित रु. 571 लाख के और वर्ष 2011 के लिए (अगस्त 2011 तक) के लिए रु. 445 लाख लागत विवरणी में वर्णित वास्तविक उपकरण / किराया प्रभारों का उपकरणवार ब्योरा पेश करे।	<p>सीआईटीपीएल में इसके द्वारा रीचस्केस और प्राइम मूवर्स किराये पर लेने के लिये इसके द्वारा हस्ताक्षर किये गए अनुबंधों की प्रतियों के साथ वर्ष 2010 और वर्ष 2011 में जनवरी 11 से अगस्त 11 तक वास्तविक उपकरण किराया प्रभार का ब्योरा प्रस्तुत किया है। सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत उपकरण किराया प्रभारों का ब्योरा नीचे सारणीबद्ध है -</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>ब्योरा</th><th>2010 राशि(रु.)</th><th>2011 अगस्त 2011 तक राशि (रु.)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>उपकरणों के किराया प्रभार कहेनर</td><td>387670/-</td><td>77938/-</td></tr> <tr> <td>उपकरणों के किराया प्रभार-आरएसटी</td><td>29004859/-</td><td>16185457/-</td></tr> <tr> <td>प्राइम मूवर्स किराया प्रभार</td><td>23764929/-</td><td>28197014/-</td></tr> <tr> <td>वाहन किराया प्रभार</td><td>3949377/-</td><td>-</td></tr> <tr> <td>कुल मूल्य</td><td>67106835/-</td><td>44460407/-</td></tr> </tbody> </table> <p>(सीआईटीपीएल में वास्तविक उपकरण किराया प्रभार की गणना प्रस्तुत नहीं की है जो इसे, इसके द्वारा प्रस्तुत अनुबंध की प्रतियों में वर्णित यूनिट दरों से जोड़े।)</p>	ब्योरा	2010 राशि(रु.)	2011 अगस्त 2011 तक राशि (रु.)	उपकरणों के किराया प्रभार कहेनर	387670/-	77938/-	उपकरणों के किराया प्रभार-आरएसटी	29004859/-	16185457/-	प्राइम मूवर्स किराया प्रभार	23764929/-	28197014/-	वाहन किराया प्रभार	3949377/-	-	कुल मूल्य	67106835/-	44460407/-
ब्योरा	2010 राशि(रु.)	2011 अगस्त 2011 तक राशि (रु.)																		
उपकरणों के किराया प्रभार कहेनर	387670/-	77938/-																		
उपकरणों के किराया प्रभार-आरएसटी	29004859/-	16185457/-																		
प्राइम मूवर्स किराया प्रभार	23764929/-	28197014/-																		
वाहन किराया प्रभार	3949377/-	-																		
कुल मूल्य	67106835/-	44460407/-																		
(vii)	(क) जैसाकि वर्ष 2010 में सीआईटीपीएल स्थित प्रशुल्क के पिछले सशोधन से संबंधित प्रक्रियाओं के दौरान सीएचपीटी द्वारा बताया गया और दिनांक 3 नवंबर 2010 के आदेश के द्वारा प्राधिकरण द्वारा सजाया गया, सीआईटीपीएल को 1 मई 2007 को सोपे गये क्षेत्रफल में विकसित क्षेत्रफल का 80428 वर्गमीटर और अविकसित क्षेत्रफल का 146721 वर्गमीटर शामिल है। सीएचपीटी ने आगे बताया कि 78000 वर्गमीटर तक का रिक्लेमंड क्षेत्र अप्रैल 2010 में सीआईटीपीएल को सोपे जाने की समावना थी। सीआईटीपीएल वह ठीक-ठीक तारीख / माह बताए जब रिक्लेमंड भूमि सीएचपीटी द्वारा सीआईटीपीएल को सोपी गई थी और उसका ठीक-ठीक क्षेत्रफल कितना था।	दिनांक 31 अक्टूबर 2011 के अपने पत्र द्वारा चैन्नई पत्तन न्यास से रिक्लेमंड क्षेत्र का शेष 78000 वर्गमीटर इसे सोपने का अनुरोध किया था किन्तु यह अभी तक सोपी नहीं गई है। अतिरिक्त भूमि अगस्त 2012 तक सौंपे जाने की आशा है।																		
	(ख) सीआईटीपीएल ने लागत विवरणी (फार्म 3बी) में उल्लेख किया है कि सीएचपीटी से पट्टे पर लिया गया, वर्ष 2010 और 2011 के लिये, 126053 वर्गमीटर था। जैसा कि ऊपर बताया गया है मई 2007 में सीएचपीटी द्वारा कथित रूप से सोपा गया क्षेत्रफल 207149 वर्गमीटर ही था। सीआईटीपीएल	चैन्नई पत्तन न्यास द्वारा आबंटित क्षेत्रफल ठीक करने के बाद सीआईटीपीएल में सशोधित फार्म 3बी प्रस्तुत कर दिया है।																		

	लागत विवरणी के फार्म 3बी में वर्णित क्षेत्रफल को सीएचपीटी द्वारा वास्तव में आबंटित क्षेत्रफल से संशोधित करे।	
	(ग) सीआईटीपीएल ने लागत विवरणी में, वर्ष 2010 के लिये वास्तविक पट्टेदारी किराया रु 870 लाख बताया है। यह आकड़ा ऑडिटेड लेखा में वर्णित पट्टेदारी किराया खर्च रु 870.18 लाख से मिलता जुलता है। किन्तु सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत गणनाओं की जाच पड़ताल पर यह देखा गया है कि सीआईटीपीएल ने पट्टेदारी किराये की परिगणना के लिये विकसित क्षेत्र के 605 वर्गमीटर और अविकसित क्षेत्र के 1468 वर्गमीटर पर ही विचार किया है और उसने 51480 वर्गमीटर रिक्लेम्ड क्षेत्र पर विचार नहीं किया है। सीआईटीपीएल, इसके द्वारा सीएचपीटी को 2010 के लिये वास्तव में भुगतान किये गए पट्टेदारी किराये की विस्तृत गणना प्रस्तुत करे जिसमें भूमि की प्रत्येक श्रेणी के लिये क्षेत्रफल और उसके लिये पट्टेदारी किराये की दर भी दी गई हो।	वर्ष 2012 तक रिक्लेम्ड क्षेत्र के लिये कोई पट्टेदारी किराया देय नहीं है क्योंकि यह अभी सुपुर्द नहीं किया गया है और इसीलिये इसका भुगतान नहीं किया गया। प्राधिकरण के फार्म के फार्म 3बी में कुछ टाइपिंग सबधी त्रुटिया थी। संशोधित प्रस्तुति में आकड़े ठीक कर लिये गये हैं।
(ix)	वर्ष 2010 के लिये वर्णित वास्तविक बीमा लागत, प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान विचार किये गये रु 273 लाख के मुकाबले रु 57 लाख है। सीआईटीपीएल ने फार्म 7 के भिन्नता वाले कॉलम के कारणों में समावेशी पत्र (कवरिंग लेटर) का सदर्भ दिया है। किन्तु, दिनांक 14 अक्टूबर 2011 के सीआईटीपीएल का समावेशी पत्र इस बारे में कुछ नहीं कहता है। सीआईटीपीएल, अनुमानों की तुलना में वर्ष 2010 की वास्तविक बीमा लागत में इतनी तीव्र गिरावट का कारण प्रस्तुत करे।	ऊपर क्रम से क (viii) पर प्रश्न के उत्तर के अंतर्गत विवरण पहले दिया जा चुका है।
(x)	(क) वर्ष 2010 के लिये लागत विवरणी में वर्णित वास्तविक अन्य प्रत्यक्ष खर्च, प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान विचार किये गये रु 121 लाख के अनुमान के मुकाबले रु 246 लाख दिये गये हैं। यह अंतर अनुमान की तुलना में 51% अधिक ठहरता है। सीआईटीपीएल ने इस बारे में खर्चों में भिन्नता के लिये कोई कारण नहीं दिया है। सीआईटीपीएल इस अंतर का कारण बताए।	अनुमानित लागत रस्सी बाघने / खोलने सबधी प्रभार और कर्मचारी यातायात तथा रीफर प्वाइंट अनुरक्षण की गणना करके प्राप्त की गई थी जबकि वास्तव में टर्मिनलों के लिये सुरक्षा प्रभार पर भी विचार किया गया है क्योंकि यह खर्च प्रत्यक्ष खर्चों से सीधा जुड़ा हुआ है। इसका ब्योरा निम्नानुसार है :- रस्सी बाघने / खोलने सबधी खर्च रु. 43.00 लाख रीफर प्रबोध्य रु. 144.00 लाख अन्य सीधे खर्च रु. 59.00 लाख कुल योग रु. 246.00 लाख तदनन्तर, सीआईटीपीएल ने बताया कि सुरक्षा सबधी प्रभार भावी वर्षों के लिये प्रोजेक्शन में सामान्य उपरिव्ययों के अंतर्गत समूह बद्ध किये गए हैं।
	(ख) इस प्राधिकरण ने नवंबर 2010 के अपने आदेश के पैराग्राफों स. 13(xiv)(क) से (ग) के द्वारा वर्ष 2010 के लिये रस्सी बाघने / खोलने सबधी खर्च पर @ रु.42/-प्रति टीईयू रीफर अनुरक्षण खर्च पर @ रु.33/-प्रति टीईयू और कर्मचारी परिवहन व्यय पर	सीआईटीपीएल ने रस्सी बाघने / खोलने सबधी व्यय और रीफर अनुरक्षण व्यय के लिये दिसंबर 2010 माह से सबधित दो बीजकों की प्रतिया प्रस्तुत की है। सीआईटीपीएल द्वारा दिसंबर 2010 के लिये प्रस्तुत एक अन्य बीजक की प्रति में पक्षकार द्वारा प्रदत्त सेवा की प्रकृति के बारे में कोई उल्लेख नहीं है। तदनन्तर, दिनांक 14 दिसंबर 2011 के अपने पत्र के द्वारा

	<p>रु. 13.73 लाख प्रतिवर्ष पर और वर्ष 2011 के लिये 3.76% की दर से वृद्धि पर, "इतर व्यय" के अतर्गत विचार किया है और प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविकों से इनका सत्यापन होगा। सीआईटीपीएल रस्ती बाधने / खोलने संबंधी खर्चों और रीफर अनुरक्षण खर्चों की क्रमशः रु. 42/- प्रति टीईयू और रु. 33/- प्रति टीईयू की दरों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करें। सीआईटीपीएल वर्ष 2010 में कर्मचारियों के परिवहन पर इसके द्वारा वास्तव में व्यय किये गए खर्च भी बताए।</p>	<p>सीआईटीपीएल ने, दिसंबर 2010 के लिये व्यय किये गये वास्तविक खर्चों के आधार पर लगभग मासिक सीधे अन्य खर्चों का ब्योरा प्रस्तुत किया है, जो नीचे दिया गया है -</p> <p><u>क रस्ती बाधने / निरीक्षण संबंधी व्यय</u></p> <p>(i) रस्ती बाधने संबंधी व्यय - रु. 532160/- (26608 यूनिटों के लिये रु. 20/- प्रति यूनिट)</p> <p>(ii) कटेनर निरीक्षण प्रभार - रु. 12,64,320/- (20,000 यूनिटों तक रु. 50/- प्रति यूनिट और 20,000 यूनिटों से ज्यादा के लिये रु. 40/- प्रति यूनिट $20,000 \times 50 + 6608 \times 40$)</p> <p>दिसंबर 2010 के लिये कुल रु. 17,96,480/-</p> <p>दिसंबर 2010 में कुल 35252 टीईयू प्रहस्तित किये गये थे। प्रति टीईयू औसत लागत रु. 51/- प्रति टीईयू आती है।</p> <p><u>ख. रीफर प्रबोधन तथा अन्य सीधे खर्च</u></p> <p>(i) रीफर प्रबोधन रु. 78985/-</p> <p>(ii) सीधे खर्च रु. 482500/- (सुरक्षा, जल-व्यय इत्यादि)</p> <p>दिसंबर 2010 का कुल योग रु. 5,61,485/-</p> <p>रीफर प्रबोधन और अन्य सीधे खर्च रु. 5.61 प्रतिमाह अथवा रु. 67/- लाख प्रतिवर्ष परिगणित होते हैं।</p>
(x)	<p>वर्ष 2010 के लिये वास्तविक मूल्यहास रु. 2922 लाख बताया गया है जो वार्षिक लेखा से मिलता जुलता है। किन्तु यह देखा गया है कि लागत विवरणी में सीआईटीपीएल द्वारा माने गया मूल्यहास में रु. 10 करोड़ के अपक्रट प्रीमियम तथा रु. 6.17 करोड़ के भूमि पट्टा किराया प्रीमियम की किश्तवार ऋण वापसी शामिल है जिस पर प्राथमिक खर्चों / अपक्रट प्रीमियम की ऋण वापसी के अतर्गत लागत विवरणी में भी अलग से विचार किया गया है जो इस मद को दो बार गिना जाना लगता है। सीआईटीपीएल लागत विवरणी में अपक्रट प्रीमियम और लीज होल्डर (पट्टेदारी) प्रीमियम के रूप में विचार किए गए मूल्यहास बाहर निकाले।</p>	<p>सीआईटीपीएल ने निवेदन किया है कि संशोधित लागत विवरणी से, अपक्रट प्रीमियम और पट्टेदारी प्रीमियम के रूप में विचार किये गए मूल्यहास को निकाल दिया गया है।</p> <p>(किन्तु यह देखा गया है कि सीआईटीपीएल ने उन्हीं मूल्यहास आकड़ों को संशोधित लागत विवरणी में बरकरार रखा है।)</p>
(xi)	<p>वर्ष 2010 के लिए वर्णित वास्तविक प्रशासन एवं प्रबंधन उपरिव्यय, अनुमान अवस्था / चरण पर विचार किये गए रु. 375 लाख की तुलना में रु. 256 लाख है। नवम्बर 2010 के अपने आदेश के पैरा 13(xii) (ख) के द्वारा प्राधिकरण ने प्रशासन, वित्त और प्रबंधकीय श्रेणी के कर्मचारियों के लिए सीआईटीपीएल द्वारा विचार की गई कर्मचारी सख्या और औसत वार्षिक वेतन पर, प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय वास्तविकों के सत्यापन की शर्त पर विश्वास किया था जो लागत विवरणी में प्रशासन एवं प्रबंधन उपरिव्यय के अतर्गत मानी गयी एकमात्र मद है। सीआईटीपीएल कर्मचारियों की वास्तविक</p>	<p>ऊपर क्रम से ए (vi) के अतर्गत पहले ही उन्नत दिया जा चुका है कि सीआईटीपीएल ने कर्मचारियों की वास्तविक सख्या और प्रशासन तथा प्रबंधन उपरिव्यय की मद में वर्ष 2010 के दौरान इसके द्वारा व्यय किये गए वास्तविक औसत वेतन प्रस्तुत कर दिये हैं।</p>

	सख्या और इसके द्वारा वर्ष 2010 में व्यय किया गया वास्तविक औसत वेतन सूचित करे जो लागत विवरणी में वर्णित रु. 256 लाख के खर्चों से मिलता जुलता हो ।																															
(xiii)	<p>वर्ष 2010 की लागत विवरणी में वर्णित वास्तविक सामान्य उपरिख्य, अनुमानन चरण में विचार किये गए रु. 367 लाख की तुलना में रु. 910/- लाख है । सीआईटीपीएल इस सब में निम्नलिखित बातें / बिन्दु स्पष्ट करें:-</p> <p>(क) जैसा कि नवम्बर 2010 के इसके आदेश पैराग्राफ 13(xviii) (ग) में लिखा है, इस प्राधिकरण ने, प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय वास्तविकों के सत्यापन के अधीन, सीआईटीपीएल और 2011 के लिए प्रस्तुत अनुमानों पर विश्वास किया था। सीआईटीपीएल वर्ष 2010 के लिए वर्णित रु.910 लाख के वास्तविक सामान्य उपरिख्य का ब्योरा और वर्ष 2011 में अक्टूबर 2011 तक व्यय किये गए सामान्य उपरिख्य का ब्योरा प्रस्तुत करे ।</p>	<p>सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 के लिए सामान्य उपरि खर्चों का ब्योरा प्रस्तुत किया है जो नीचे दिया गया है:</p> <table><tr><th>ब्योरा.</th><th>राशि (रु. लाखों में)</th></tr><tr><td>विज्ञापन</td><td>3.43</td></tr><tr><td>व्यवसाय संवर्धन</td><td>14.20</td></tr><tr><td>सुपक्षर एवं मनोरंजन</td><td>0.35</td></tr><tr><td>कार्यालय व्यय</td><td>8.43</td></tr><tr><td>पुस्तकें एवं पत्रिकाएँ</td><td>0.28</td></tr><tr><td>पत्तन प्रवेश पत्र</td><td>2.20</td></tr><tr><td>पूजा संबंधी व्यय</td><td>0.14</td></tr><tr><td>भेती संबंधी व्यय</td><td>0.42</td></tr><tr><td>बैंक प्रभार</td><td>284.92</td></tr><tr><td>दरें एवं कर</td><td>253.24</td></tr><tr><td>यात्रा एवं संचार व्यय</td><td>38.73</td></tr><tr><td>विविध एवं व्यवसायिक प्रभार</td><td>335.52</td></tr><tr><td>मुद्रण एवं स्टेशनरी</td><td>8.43</td></tr><tr><td>कुल योग:</td><td>945.30</td></tr></table>	ब्योरा.	राशि (रु. लाखों में)	विज्ञापन	3.43	व्यवसाय संवर्धन	14.20	सुपक्षर एवं मनोरंजन	0.35	कार्यालय व्यय	8.43	पुस्तकें एवं पत्रिकाएँ	0.28	पत्तन प्रवेश पत्र	2.20	पूजा संबंधी व्यय	0.14	भेती संबंधी व्यय	0.42	बैंक प्रभार	284.92	दरें एवं कर	253.24	यात्रा एवं संचार व्यय	38.73	विविध एवं व्यवसायिक प्रभार	335.52	मुद्रण एवं स्टेशनरी	8.43	कुल योग:	945.30
ब्योरा.	राशि (रु. लाखों में)																															
विज्ञापन	3.43																															
व्यवसाय संवर्धन	14.20																															
सुपक्षर एवं मनोरंजन	0.35																															
कार्यालय व्यय	8.43																															
पुस्तकें एवं पत्रिकाएँ	0.28																															
पत्तन प्रवेश पत्र	2.20																															
पूजा संबंधी व्यय	0.14																															
भेती संबंधी व्यय	0.42																															
बैंक प्रभार	284.92																															
दरें एवं कर	253.24																															
यात्रा एवं संचार व्यय	38.73																															
विविध एवं व्यवसायिक प्रभार	335.52																															
मुद्रण एवं स्टेशनरी	8.43																															
कुल योग:	945.30																															
	<p>(ख) सीआईटीपीएल ने फार्म-7 में बताया है कि वर्ष 2010 में सामान्य उपरिख्य में उल्लेखनीय वृद्धि अधिक व्यावसायिक एवं विधिक प्रभारों के कारण थी । सीआईटीपीएल उन कारणों को स्पष्ट करे जिनके लिये इसने वर्ष 2010 में रु. 335.52 लाख विधिक एवं व्यावसायिक प्रभारों के रूप में व्यय किए जैसा कि ऑडिटेड वार्षिक लेखा में वर्णित है और इस की पुष्टि करे के व्यय सीएचपीटी पर प्रचालित टर्मिनल से सबधित है।</p>	<p>सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 के व्यावसायिक प्रभार का विवरण प्रस्तुत किया है जो निम्नानुसार है :-</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>राशि (रु.)</th></tr><tr><td>ऑडिट / प्रमाणन</td><td>1688998.00</td></tr><tr><td>कानूनी दाखिला शुल्क (कंपनी अधिनियम अप्रैकुर अधिनियम आदि के अनुसार रिटर्नस)</td><td>91008.00</td></tr><tr><td>विधिक परामर्श - लाइसेंस एग्रीमेंट समीक्षा</td><td>216900.00</td></tr><tr><td>विधिक परामर्श - विक्रेता अनुबंध, ग्राहक अनुबंध प्रतिधारिता तथा अन्य मामले</td><td>3164605.00</td></tr><tr><td>ईसीबी कर्ज समाशोधन और एक्सिस बैंक ऋण दस्तावेज पुनरीक्षण</td><td>4447722.00</td></tr><tr><td>ऋण के लिये मूल्यांकन शुल्क (प्रतिस्थापन और उपकरण मूल्यांकन के लिये)</td><td>2644025.00</td></tr><tr><td>लाइसेंस मुद्दों तथा ग्राहकों से अन्य मामलों पर मुकदमों/बाजी के लिये विधिक शुल्क</td><td>2569444.00</td></tr><tr><td>भूमिमापन तथा सर्वेक्षण प्रभार</td><td>492509.00</td></tr><tr><td>पत्तन परामर्श (ग्राहक अद्ययन, वेबसाइट, ब्रोशर तथा अन्य विज्ञापन सहित विपणन परामर्श)</td><td>7208333.00</td></tr><tr><td>परामर्श-टर्मिनल प्रचालन दक्षता तथा सबधित मामले</td><td>9162100.00</td></tr><tr><td>वायु प्रबोधन शुल्क</td><td>68950.00</td></tr><tr><td>सॉफ्टवेयर प्रचालन तथा आकारण के खर्च</td><td>482616.00</td></tr></table>	विवरण	राशि (रु.)	ऑडिट / प्रमाणन	1688998.00	कानूनी दाखिला शुल्क (कंपनी अधिनियम अप्रैकुर अधिनियम आदि के अनुसार रिटर्नस)	91008.00	विधिक परामर्श - लाइसेंस एग्रीमेंट समीक्षा	216900.00	विधिक परामर्श - विक्रेता अनुबंध, ग्राहक अनुबंध प्रतिधारिता तथा अन्य मामले	3164605.00	ईसीबी कर्ज समाशोधन और एक्सिस बैंक ऋण दस्तावेज पुनरीक्षण	4447722.00	ऋण के लिये मूल्यांकन शुल्क (प्रतिस्थापन और उपकरण मूल्यांकन के लिये)	2644025.00	लाइसेंस मुद्दों तथा ग्राहकों से अन्य मामलों पर मुकदमों/बाजी के लिये विधिक शुल्क	2569444.00	भूमिमापन तथा सर्वेक्षण प्रभार	492509.00	पत्तन परामर्श (ग्राहक अद्ययन, वेबसाइट, ब्रोशर तथा अन्य विज्ञापन सहित विपणन परामर्श)	7208333.00	परामर्श-टर्मिनल प्रचालन दक्षता तथा सबधित मामले	9162100.00	वायु प्रबोधन शुल्क	68950.00	सॉफ्टवेयर प्रचालन तथा आकारण के खर्च	482616.00				
विवरण	राशि (रु.)																															
ऑडिट / प्रमाणन	1688998.00																															
कानूनी दाखिला शुल्क (कंपनी अधिनियम अप्रैकुर अधिनियम आदि के अनुसार रिटर्नस)	91008.00																															
विधिक परामर्श - लाइसेंस एग्रीमेंट समीक्षा	216900.00																															
विधिक परामर्श - विक्रेता अनुबंध, ग्राहक अनुबंध प्रतिधारिता तथा अन्य मामले	3164605.00																															
ईसीबी कर्ज समाशोधन और एक्सिस बैंक ऋण दस्तावेज पुनरीक्षण	4447722.00																															
ऋण के लिये मूल्यांकन शुल्क (प्रतिस्थापन और उपकरण मूल्यांकन के लिये)	2644025.00																															
लाइसेंस मुद्दों तथा ग्राहकों से अन्य मामलों पर मुकदमों/बाजी के लिये विधिक शुल्क	2569444.00																															
भूमिमापन तथा सर्वेक्षण प्रभार	492509.00																															
पत्तन परामर्श (ग्राहक अद्ययन, वेबसाइट, ब्रोशर तथा अन्य विज्ञापन सहित विपणन परामर्श)	7208333.00																															
परामर्श-टर्मिनल प्रचालन दक्षता तथा सबधित मामले	9162100.00																															
वायु प्रबोधन शुल्क	68950.00																															
सॉफ्टवेयर प्रचालन तथा आकारण के खर्च	482616.00																															

		<table><tr><td>डिजाइन एवं आरेखन परामर्श</td><td></td></tr><tr><td>बीमाककीय मूल्यांकन</td><td>38824.00</td></tr><tr><td>श्रमिक कानून परामर्श के लिये सलाहकार प्रभार</td><td>1262893.00</td></tr><tr><td>भविष्य निधि परामर्श तथा अनुपालन</td><td>13500.00</td></tr><tr><td>कुल योग</td><td>33562317.00</td></tr></table>	डिजाइन एवं आरेखन परामर्श		बीमाककीय मूल्यांकन	38824.00	श्रमिक कानून परामर्श के लिये सलाहकार प्रभार	1262893.00	भविष्य निधि परामर्श तथा अनुपालन	13500.00	कुल योग	33562317.00														
डिजाइन एवं आरेखन परामर्श																										
बीमाककीय मूल्यांकन	38824.00																									
श्रमिक कानून परामर्श के लिये सलाहकार प्रभार	1262893.00																									
भविष्य निधि परामर्श तथा अनुपालन	13500.00																									
कुल योग	33562317.00																									
	(iii) सीआईटीपीएल ने बैंक को भुगतान किये गए बैंक गारंटी कमीशन के रूप में वर्ष 2010 में रु. 285 लाख के व्यय का वर्णन किया है। सीआईटीपीएल इस व्यय की प्रकृति बताए और ईस बात की पुष्टि करें कि यह व्यय सीएचपीटी में प्रचालित टर्मिनल से संबंधित है।	सीआईटीपीएल ने बैंक प्रभारों का विवरण प्रस्तुत कर दिया है, जो नीचे सारणीबद्ध है :- <table><tr><td>विवरण</td><td>राशि(लाख रु. में)</td></tr><tr><td>बैंक कमीशन-गारंटीज एवं बैंक प्रभार</td><td>79.40</td></tr><tr><td>ऋण के लिये एससीबी की दलाली</td><td>125.00</td></tr><tr><td>दस्तावेज तैयार करना / स्टैम्प ड्यूटी</td><td>13.40</td></tr><tr><td>एससीआईएलएल को ऋणशुल्क</td><td>28.14</td></tr><tr><td>ऋण के लिये प्रोसेसिंग शुल्क</td><td>38.98</td></tr><tr><td>कुल योग</td><td>284.92</td></tr></table>	विवरण	राशि(लाख रु. में)	बैंक कमीशन-गारंटीज एवं बैंक प्रभार	79.40	ऋण के लिये एससीबी की दलाली	125.00	दस्तावेज तैयार करना / स्टैम्प ड्यूटी	13.40	एससीआईएलएल को ऋणशुल्क	28.14	ऋण के लिये प्रोसेसिंग शुल्क	38.98	कुल योग	284.92										
विवरण	राशि(लाख रु. में)																									
बैंक कमीशन-गारंटीज एवं बैंक प्रभार	79.40																									
ऋण के लिये एससीबी की दलाली	125.00																									
दस्तावेज तैयार करना / स्टैम्प ड्यूटी	13.40																									
एससीआईएलएल को ऋणशुल्क	28.14																									
ऋण के लिये प्रोसेसिंग शुल्क	38.98																									
कुल योग	284.92																									
(xiv)	सीआईटीपीएल, वर्ष 2010 के ऑडिटेड लेखा में विनिमय उतार-चढ़ाव घाटे के रूप में वर्णित रु. 2.06 लाख की प्रकृति स्पष्ट करे।	मुद्रा-विनिमय संबंधी घाटा पूंजीगत सामान के लिये विदेशी विक्रेताओं को किये गए भुगतान के कारण है।																								
(xv)	इस प्राधिकरण ने नवंबर 2010 के अपने आदेश के पैराग्राफ 13(xix) के द्वारा 30 वर्ष के प्रोजेक्ट जीवन में रु. 10 करोड़ अपफ्रंट प्रीमियम और रु. 8.17 करोड़ के पट्टेदारी प्रीमियम की किरत अदायगी के रूप में सीआईटीपीएल द्वारा सीएचपीटी को दी गई रु. 53.90 लाख वार्षिक की राशि पर विचार किया है। सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 की लागत विवरणी में वास्तविक किरत अदायगी राशि के रूप में रु. 56 लाख वार्षिक का उल्लेख किया है। सीआईटीपीएल, इसके द्वारा उल्लेख की गई रु. 56/- लाख की राशि का विवरण प्रस्तुत करे।	सीआईटीपीएल ने अपफ्रंट प्रीमियम तथा पट्टे दारी प्रीमियम की किरत अदायगी का ब्यौरा प्रस्तुत किया है जो निम्नानुसार है - <table><tr><th>परिसंपत्ति का समूह / विवरण</th><th>उपयोग की तिथि</th><th>मूल्यहास की दर</th><th>परिसंपत्ति का कुल मूल्य</th><th>31.12.10 को मूल्यहास</th><th>वर्तमान मूल्यहास 2010</th></tr><tr><td>अस्वच्छ-लाइसेंस शुल्क (पुणे पट्टेदारी प्रभावों पर प्रदत्त प्रीमियम राशि)</td><td>07.03.07</td><td>1.33%</td><td>161686200</td><td>205890220</td><td>5389607</td></tr><tr><td>पट्टेदारी तुल्यार वीपस पुष्टि</td><td>31.3.2010</td><td>3.70%</td><td>6156388</td><td>172789</td><td>172789</td></tr><tr><td>कुल</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5562278</td></tr></table>	परिसंपत्ति का समूह / विवरण	उपयोग की तिथि	मूल्यहास की दर	परिसंपत्ति का कुल मूल्य	31.12.10 को मूल्यहास	वर्तमान मूल्यहास 2010	अस्वच्छ-लाइसेंस शुल्क (पुणे पट्टेदारी प्रभावों पर प्रदत्त प्रीमियम राशि)	07.03.07	1.33%	161686200	205890220	5389607	पट्टेदारी तुल्यार वीपस पुष्टि	31.3.2010	3.70%	6156388	172789	172789	कुल					5562278
परिसंपत्ति का समूह / विवरण	उपयोग की तिथि	मूल्यहास की दर	परिसंपत्ति का कुल मूल्य	31.12.10 को मूल्यहास	वर्तमान मूल्यहास 2010																					
अस्वच्छ-लाइसेंस शुल्क (पुणे पट्टेदारी प्रभावों पर प्रदत्त प्रीमियम राशि)	07.03.07	1.33%	161686200	205890220	5389607																					
पट्टेदारी तुल्यार वीपस पुष्टि	31.3.2010	3.70%	6156388	172789	172789																					
कुल					5562278																					
(xvi)	(क) लागत विवरणी के फार्म 4ए में वर्ष 2010 के लिये वर्णित अचलपरिसंपत्तियों अथवा सकल खंड अतः सकल खंड और अतः शुद्ध खंड, वर्ष 2010 के ऑडिटेड वार्षिक लेखा से मेल नहीं खाते। इसके अलावा वर्ष 2010 के लिये आरम्भिक संचयी मूल्यहास "शून्य" बताया गया है जिसकी समीक्षा की जानी चाहिए क्योंकि सीआईटीपीएल ने प्रचालन सितंबर 2009 में शुरू किया और वर्ष 2009 में 3 माह का मूल्यहास मांगा था। सीआईटीपीएल ऑडिटेड लेखा से अपने आकड़े मिलाए।	वर्ष 2010 के लिये आरम्भिक संचयी मूल्यहास शामिल करने के बाद सीआईटीपीएल ने सशोधित फार्म-4ए प्रस्तुत कर दिया। तदनन्तर, फार्म 4ए में वर्णित आंकड़ों का वर्ष 2010 के ऑडिटेड लेखा में वर्णित आंकड़ों के साथ मिलान करते हुए सीआईटीपीएल ने एक विवरणी प्रस्तुत की है। (मेल-मिलाप विवरणी में देखा गया है कि सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 की लागत विवरणी (फार्म 4ए) में अचल परिसंपत्तियों के सकल खंड और शुद्ध खंड में ईपीसीजी योजना के अतर्गत बचाई गई ड्यूटी राशि के लिये बैंक गारंटी की मद में वर्ष 2010 के ऑडिटेड वित्तीय दस्तावेजों में वर्णित सकल खंड और शुद्ध खंड के अतिरिक्त रु. 2876 लाख पर विचार किया है। इसके अलावा यह भी देखा गया है कि मेल मिलाप विवरणी में प्रदत्त सकल खंड और शुद्ध खंड आकड़े भी वर्ष 2010 के लिये फार्म 4ए में लिए गए आंकड़ों से नहीं मिलते हैं।)																								
	(ख) इसके आगे, लागत विवरणी के फार्म-4ए में सीआईटीपीएल ने समस्त परिसंपत्तियों को 3 श्रेणियों में समूहबद्ध किया है, यथा सयत्र एवं मशीनरी,	सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 के लिये आरम्भिक संचयी मूल्यहास तथा 3 श्रेणियों, यथा, सयत्र एवं मशीनरी, सूचना प्रौद्योगिकी और बर्त्स, यार्ड एवं अन्य सिविल निर्माण भी शामिल करने के बाद सशोधित फार्म 4ए प्रस्तुत																								

	<p>सूचना प्रौद्योगिकी और बर्थ, गार्ड एवं अन्य सिविल निर्माण। वर्ष 2010 के ऑडिटेड वार्षिक लेखा के अचल परिसंपत्ति अनुसूची में प्रदर्शित परिसंपत्तियों की सूची के समान, परिसंपत्तियों की प्रत्येक श्रेणी का ब्योरा प्रस्तुत करें। परिसंपत्तियों की प्रत्येक श्रेणी का ऐसा ही विवरण वर्ष 2011 से 2014 के लिये भी प्रस्तुत करें।</p>	<p>कर दिया है।</p>														
	<p>(ग) वर्ष 2010 के दौरान सकल खंड में अभिवृद्धियों के सबब में, फार्म-4ए रु 186 लाख का नकारात्मक (ऋणात्मक) आकड़ा दिखाता है जबकि ऑडिट किये लेखा की अचल परिसंपत्ति अनुसूची रु.114.36 लाख का सकारात्मक (धनात्मक) आकड़ा दिखाती है। इसी प्रकार, फार्म-4ए लोपों के विषय में कोई आकड़ा नहीं दिखाता जबकि वार्षिक लेखा रु.309.24 लाख का आकड़ा दिखाता है। सीआईटीपीएल स्थिति स्पष्ट करें।</p>	<p>ऑडिट किये लेखा परिसंपत्तियों में रु.114 लाख की अभिवृद्धि और रु.309.34 लाख का समायोजन दिखाते हैं, शुद्ध (अंतिम) परिणाम फार्म-4ए में लिया गया है, चूंकि लोप, वर्ष के अंत में विनिमय अंतर दर्शाते हैं। सीआईटीपीएल ने सशोधित फार्म-4ए प्रस्तुत कर दिया है।</p>														
	<p>(घ) वर्ष 2010 के ऑडिट किये लेखा, रु 10 करोड़ के अपफ्रंट प्रीमियम में अभिवृद्धियों के रूप में रु 61.69 लाख की राशि दिखाते हैं। सीआईटीपीएल इस व्यय की प्रकृति स्पष्ट करें।</p>	<p>सीआईटीपीएल कोई जवाब नहीं दिया है। (किन्तु दिनांक 14 दिसंबर 2011 के अपने पत्र के माध्यम से सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत अक्टूबर 2011 तक वर्ष 2011 के वास्तविक वित्तीय विवरणों में कथित राशि, अचल परिसंपत्ति अनुसूची के कॉलम-लोप / समायोजन के अंतर्गत अपफ्रंट प्रीमियम से कटौती के रूप में दिखाई गई है और परिसंपत्ति शीर्ष "पट्टेदारी सुधार" के अंतर्गत अभिवृद्धि के रूप में ली गई है।)</p>														
	<p>(ङ) सीआईटीपीएल ने वर्ष 2011 के लिये सकल खंड में रु 300 लाख तक अभिवृद्धिया सूचित की गई थीं, जैसे, रु 125 लाख कार्यशाला की मद में रु 125 लाख उपकरण / मस्तूल की मद में और रु 50 लाख सूचना प्रौद्योगिकी की मद में। सीआईटीपीएल पुष्टि करें कि क्या अभिवृद्धिया पहले ही क्रियान्वित कर दी गई है अथवा नहीं।</p>	<p>सीआईटीपीएल ने वर्ष 2011 के दौरान अभिवृद्धियों का ब्योरा, पूर्णता की अपेक्षित तिथि के साथ-साथ वर्तमान स्थिति के साथ प्रस्तुत कर दिया है। सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत ब्योरा नीचे दिया गया है:-</p> <p>31 अक्टूबर 2011 तक पूजीगत अचल परिसंपत्तियों का सक्षिप्त ब्योरा</p> <table><tr><th>ब्योरा</th><th>राशि (रु.)</th></tr><tr><td>सयंत्र और मशीनरी</td><td>1438565/-</td></tr><tr><td>विद्युत संस्थापनाएं</td><td>256734/-</td></tr><tr><td>कंप्यूटर्स</td><td>578000/-</td></tr><tr><td>कार्यालय उपकरण</td><td>143312/-</td></tr><tr><td>पट्टेदारी वाली भूमि</td><td>3570558/-</td></tr><tr><td>कुल योग</td><td>5987169/-</td></tr></table>	ब्योरा	राशि (रु.)	सयंत्र और मशीनरी	1438565/-	विद्युत संस्थापनाएं	256734/-	कंप्यूटर्स	578000/-	कार्यालय उपकरण	143312/-	पट्टेदारी वाली भूमि	3570558/-	कुल योग	5987169/-
ब्योरा	राशि (रु.)															
सयंत्र और मशीनरी	1438565/-															
विद्युत संस्थापनाएं	256734/-															
कंप्यूटर्स	578000/-															
कार्यालय उपकरण	143312/-															
पट्टेदारी वाली भूमि	3570558/-															
कुल योग	5987169/-															

		<p>जाड़ा.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>व्यय</th><th>राशि</th><th>स्थिति</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ककरीट की सड़क</td><td>4742900/-</td><td>आदेश जारी हुआ, काम आरम्भ हुआ (पीओ स शून्य दिनांक 25.11.2011 अपेक्षित पूर्णता 25.12.2011)</td></tr> <tr> <td>अतिरिक्त रीफर संरचना</td><td>12500000/-</td><td>विक्रेता / निर्माता मूल्यांकन के लिये जाच-पड़ताल के अंतर्गत प्राप्त कोटेशन कार्य की पूर्णता अप्रैल 2012 तक</td></tr> <tr> <td>कार्यशालाएं</td><td>12500000/-</td><td>अतिरिक्त उपकरण के लिये नई कार्यशाला विक्रेताओं से कोटेशन मगवाए गए हैं। पूर्णता अगस्त 2012 तक अपेक्षित</td></tr> <tr> <td>सूचना प्रौद्योगिकी बुनियादी संरचना</td><td>5000000/-</td><td>नए ईआरपी समाधान क्रियान्वयन पर फैसला 2012 तक स्थगित पूर्णता दिसंबर 2012 तक अपेक्षित</td></tr> <tr> <td>कुल योग</td><td>34742900/-</td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>सूचना प्रौद्योगिकी बुनियादी संरचना को छोड़कर कुल पूर्णतागत व्यय = रु 35730069/- तदनन्तर, सीआईटीपीएल ने दिनांक 27 दिसंबर 2011 के अपने ई-मेल के माध्यम से दिनांक 25 नवंबर 2011 के कार्य आदेश की प्रति प्रस्तुत की। यह कार्य आदेश रु 47.43 लाख की अनुमानित लागत से एक ककरीट सड़क बनवाने के लिये था। कार्य आदेश की प्रति के साथ अग्रिम भुगतान और इसके द्वारा रु 18.42 लाख तक के आंशिक भुगतान के दस्तावेजी साक्ष्य के साथ थी। (लागत विवरणी (फार्म-4ए) में विचार की गई, वर्ष 2011 के लिये सकल खंड में अभिवृद्धि, ऊपर बताया गई रु 357.30 लाख की तुलना में रु 300 लाख की ही है।)</p>	व्यय	राशि	स्थिति	ककरीट की सड़क	4742900/-	आदेश जारी हुआ, काम आरम्भ हुआ (पीओ स शून्य दिनांक 25.11.2011 अपेक्षित पूर्णता 25.12.2011)	अतिरिक्त रीफर संरचना	12500000/-	विक्रेता / निर्माता मूल्यांकन के लिये जाच-पड़ताल के अंतर्गत प्राप्त कोटेशन कार्य की पूर्णता अप्रैल 2012 तक	कार्यशालाएं	12500000/-	अतिरिक्त उपकरण के लिये नई कार्यशाला विक्रेताओं से कोटेशन मगवाए गए हैं। पूर्णता अगस्त 2012 तक अपेक्षित	सूचना प्रौद्योगिकी बुनियादी संरचना	5000000/-	नए ईआरपी समाधान क्रियान्वयन पर फैसला 2012 तक स्थगित पूर्णता दिसंबर 2012 तक अपेक्षित	कुल योग	34742900/-	
व्यय	राशि	स्थिति																		
ककरीट की सड़क	4742900/-	आदेश जारी हुआ, काम आरम्भ हुआ (पीओ स शून्य दिनांक 25.11.2011 अपेक्षित पूर्णता 25.12.2011)																		
अतिरिक्त रीफर संरचना	12500000/-	विक्रेता / निर्माता मूल्यांकन के लिये जाच-पड़ताल के अंतर्गत प्राप्त कोटेशन कार्य की पूर्णता अप्रैल 2012 तक																		
कार्यशालाएं	12500000/-	अतिरिक्त उपकरण के लिये नई कार्यशाला विक्रेताओं से कोटेशन मगवाए गए हैं। पूर्णता अगस्त 2012 तक अपेक्षित																		
सूचना प्रौद्योगिकी बुनियादी संरचना	5000000/-	नए ईआरपी समाधान क्रियान्वयन पर फैसला 2012 तक स्थगित पूर्णता दिसंबर 2012 तक अपेक्षित																		
कुल योग	34742900/-																			
	<p>(च) इस प्राधिकरण ने नवंबर 2010 के अपने आदेश के पैराग्राफ स 13(xx)(क) के द्वारा उस रिक्लेमेशन क्षेत्र के विकास के लिये वर्ष 2011 में रु 1275 लाख की राशि की सकल खंड में अभिवृद्धि का उल्लेख किया था जो अप्रैल 2010 तक सीएचपीटी द्वारा (सीआईटीपीएल को) सौंपा जाना था। सीआईटीपीएल प्रस्तुत फार्म-4ए में इस मद के समक्ष कोई व्यय नहीं दर्शाया गया है। सीआईटीपीएल इस संबंध में वास्तविक स्थिति स्पष्ट करे।</p>	<p>सीआईटीपीएल ने बताया है कि रिक्लेमंड क्षेत्र, सीएचपीटी द्वारा अभी तक सौंपा नहीं गया है।</p>																		
(xvii)	<p>(क) सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2010 से 2014 तक के लिये विचार किये गये विविध ऋणदाताओं में, अन्य बातों के साथ कंटेनरों के सीमाशुल्क अभिरक्षकों के रूप में, बैंक गारंटी के मूल्य की मद में, कथित वर्षों में से प्रत्येक के लिये रु 610 लाख भी शामिल है। सितंबर 2008 में इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश के साथ-साथ मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.9 में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार भारतीय रेल द्वारा देय दो माह के संपदा किराए दो माह के</p>	<p>यह सीमा शुल्क अधिसूचित क्षेत्र के भीतर कंटेनरों का रोके रखने के लाइसेंस एग्रीमेंट के अंतर्गत अनिवार्यताओं का निर्वाह करने में / हेतु प्रस्तुत गारंटी है और इसलिये इसे सीआईटीपीएल की कार्यकारी पूंजी आवश्यकता का हिस्सा माना जाना चाहिये।</p>																		

	<p>टर्मिनल प्रभार और जिस सीमा तक ये अन्वया अनुमति के रूप में अनुमेय हैं लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार अनिवार्यताओं के कारण लाइसेंस प्रदाता पत्तन को किये गए पूर्व भुगतान विविध ऋणदाताओं के अंतर्गत अनुमेय है। सीआईटीपीएल, विविध ऋणदाताओं के अंतर्गत बैंक गारंटी मूल्य को शामिल किया जाने का प्रशुल्क मार्गदर्शियों के प्रकाश में, औचित्य सिद्ध करे।</p>	
	<p>(ख) सीआईटीपीएल ने इसके द्वारा सीएचपीटी को किये गए / किये जाने वाले अग्रिम भुगतान को इंच सप्ती वर्षों में विविध ऋणदाताओं के अंतर्गत रायल्टी / राजस्व भाग माना है। इस सब में सितंबर 2008 का आदेश साफ-साफ कहता है कि भूमि मासिक पत्तन को राजस्व भाग / रायल्टी का अग्रिम भुगतान को सप्ती और उसी मात्रा / सीमा में विविध ऋणदाताओं के रूप में मान्यता दी जाएगी जिस सीमा में और जब ऐसे राजस्व भाग / रायल्टी को प्रशुल्क में अनुमति माना जाएगा। सीआईटीपीएल को भाव्य है कि उसके मामले में रायल्टी / राजस्व भाग लागत की स्वीकार्य मद नहीं है। अतएव, सीआईटीपीएल रायल्टी / राजस्व भाग की मद में अग्रिम भुगतान को सप्ती संबंधित वर्षों के लिये विविध ऋणदाताओं के मूल्य से बाहर करे।</p>	<p>सीआईटीपीएल ने राजस्व भाग की विविध ऋणदाताओं के (मूल्य के) रूप में नहीं माना है भूमि पट्टेदारी प्रभार और अग्रिम रूप से देय निष्पादनता जमानत को विविध ऋणदाताओं के भाग के रूप में मान्यता है। यथा निर्देश, निष्पादनता जमानत विविध ऋणदाताओं से बाहर कर दी गई है।</p>
	<p>(ग) सीआईटीपीएल ने कार्यकारी पूंजी की परिगणना में, ऑडिटेड वर्तमान लेखा में वर्णित वर्तमान देनदारियों के वर्तमान मूल्य रु. 2903 लाख के मुकाबले वर्ष 2010 के लिये चलू देनदारियों के मूल्य को रु. 138 लाख माना है। सीआईटीपीएल कार्यकारी पूंजी की परिगणना में विचार किये गए वर्तमान देनदारियों के कम मूल्य का औचित्य सिद्ध करे।</p>	<p>ऑडिट किये लेखा के अनुसार रु. 2903 लाख की वर्तमान देनदारियों में रु. 2785 लाख के पूंजीगत उपकरणों की आपूर्ति की राशि भी शामिल है और इसलिये यह कार्यकारी पूंजी से अलग / बाहर है।</p>
(ग)	वित्तीय / लागत विवरणी:	
(1)	क्षमता	
(ii)	<p>सीआईटीपीएल ने 2008 के अग्रिम प्रशुल्क मार्गदर्शियों से कार्मूला उठाते हुए वर्ष 2012 से 2014 तक की टर्मिनल की वार्षिक बर्ष क्षमता परिकल्पित की है। किन्तु, सीआईटीपीएल ने, कार्मूला में प्रदत्त 1.3 के मानक के स्थान पर 0.99 के बॉक्स अनुपात पर विचार किया है जो बॉक्स रूप से वर्ष 2011 के दौरान प्राप्त बॉक्स अनुपात पर आधारित है और इस प्रकार, सीआईटीपीएल ने 1062369 टीईयू की वार्षिक क्षमता परिकल्पित की। इस सदम में, सीआईटीपीएल निम्नलिखित प्रस्तुत करे -</p>	
	<p>(क) सीआईटीपीएल द्वारा जनवरी 2011 से अक्टूबर</p>	<p>सीआईटीपीएल ने फॉर्मेट-बी में शामिल किया है। (जान पड़ता है कि</p>

	2011 तक की अवधि में प्रहस्तित कटेनरों के विभिन्न आकारों की वास्तविक संख्याओं का विवरण देते हुए 0.99 के बॉक्स अनुपात की गणना।	सीआईटीपीएल ने संशोधित लागत विवरणों में बॉक्स अनुपात 0.99 से 1.33 संशोधित कर दिया है।)
	(ख) अगले तीन वर्षों में बॉक्स अनुपात के रुझान का विश्लेषण विवरण, जिसने 0.99 के बॉक्स अनुपात का आधार तैयार किया।	कटेनरों के आकारों का रुझान, वर्तमान वर्ष के रुझान पर आधारित है।
(II)	सीआईटीपीएल ने वर्ष क्षमता की परिगणना में 28 मूव्स / घंटा के मानक पर विचार किया है। जैसाकि पहले बताया गया है, सीआईटीपीएल ने बताया है कि उसकी रणनीति प्रचालनीय परिमापकों में दक्षता सुधार के साथ, पोतों का वापस लौटने का समय घटाने की है। उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए सीआईटीपीएल प्रति वर्ष क्रेन प्रति घंटा मूव्स की संख्या फार्मूला में प्रचलन से बढ़ाने पर विचार करे और क्षमता का पुनर्निर्धारण करे।	जैसाकि ऊपर क (I) के उत्तर में पहले ही बताया गया है कि लक्ष्य टर्मिनल की दक्षता को त्वरित खाली करने / लाने के लिये अधिक क्रेनों को लगाकर पोतों के वापस लौटने के समय में कमी करना है। ग्रांस क्रेन रेट (जीसीआर) के लिये बीचमार्क 20 मूव्स प्रति घंटा ही बनाए रखने का प्रस्ताव है क्योंकि लगातार आधार पर बेहतर दक्षता से क्रेन डिस्चार्ज रेट को सुप्रसिद्धि कार्यक्षम मानवबल और लॉजिस्टिक सिन्क्रोनाइजेशन की आवश्यकता होगी। टिकाऊ आधार पर इसे प्राप्त करने के लिये अधिक समय चाहिए। 20 मूव्स के बीचमार्क स्तर तथा 1.33 के बॉक्स अनुपात पर, क्रेन 163111 कटेनर प्रति क्रेन प्रतिवर्ष का प्रहस्तन कर सकेंगी और 7 क्रेन क्रेन मिलकर 11.4 लाख टीईयू का प्रहस्तन कर सकेंगी।
(III)	सीआईटीपीएल वर्तमान यार्ड क्षमता बताए। इसके अलावा, वर्ष 2013 में अतिरिक्त यार्ड के विकास के लिये अभिकल्पित रु. 30 करोड़ के प्रस्तावित निवेश के संदर्भ से, विस्तृत गणना के साथ, अतिरिक्त यार्ड क्षमता भी बताए।	<p>वर्तमान यार्ड क्षमता 12915 यूनिट अतिरिक्त यार्ड क्षमता 12500 यूनिट (अनुमान) कुल यार्ड क्षमता : 25415 यूनिट (प्रोजेक्टेड)</p> <p>तदनन्तर, सीआईटीपीएल ने वर्तमान यार्ड और प्रस्तावित यार्ड की वार्षिक क्षमता का विवरण निम्नानुसार प्रस्तुत किया :-</p> <p>यार्ड क्षमता = $0.7 \times G \times H \times P / (S \times D)$ G = प्रति Ha मूमि रबोच = 288 H = औसत स्टेक ऊचाई = 2.5 P = अवधि (दिन) = 365 S = सर्फ फैक्टर = 1.3 और D = औसत ठहरने का समय (दिन) = 3</p> <p>यार्ड क्षमता प्रति Ha : $0.7 \times 288 \times 2.5 \times 365 / (1.3 \times 3) = 46842$ टीईयू वर्तमान यार्ड क्षेत्रफल 207149 वर्ग मी. या 2.07149 Ha वर्तमान यार्ड क्षमता $(46842 \times 2.07149) = 970327$ टीईयू अतिरिक्त क्षेत्रफल 78000 वर्ग मीटर अथवा 7.8 हेक्टेयर अतिरिक्त यार्ड क्षमता $(46842 \times 7.8) = 365,367$ टीईयू कुल यार्ड क्षमता = 1,335,694 टीईयू</p>
(IV)	सीआईटीपीएल ने बताया है कि इसके टर्मिनल में निजी रेल प्रचालन शीघ्र ही आरंभ होंगे। सीआईटीपीएल ने बताया है कि वह 725 मीटर प्रत्येक के दो रैक्स (एकसाथ) प्रहस्तित कर सकता है। सीआईटीपीएल कटेनरों के ठहरने के समय में इस सुविधा के प्रभाव की मात्रा सुनिश्चित करे और बताए तथा टर्मिनल की यार्ड क्षमता में परिणाम स्वरूप सुधार विस्तृत गणना के साथ बताए।	अपने टर्मिनलों में रेल प्रचालन आरंभ करने हेतु सीआईटीपीएल की विभिन्न निजी रेल प्रचालकों से बातचीत चल रही है। सीआईटीपीएल ने कुल सामान का 5% रेलसे करने का विचार किया है।
(V)	सीआईटीपीएल, अपने परिसर के भीतर निजी-रेल	सीआईटीपीएल ने रेल प्रचालकों के साथ प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था का ब्यौरा दे दिया है। सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत विवरण संक्षेप में नीचे दिया

	प्रचालनों के लिये प्रशुल्क व्यवस्था प्रस्तुत करें।	गया है -				
		क्र. सं.	बीरा	प्रति कंटेनर 20' तक	प्रति कंटेनर 20' से बढ़ा 40' तक	प्रति कंटेनर 40' से बढ़ा
		1	रेलवे कंटेनर यार्ड पर लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ समेत कंटेनर यार्ड में प्रहस्तन			
			-विदेशी बरा हुआ	रु. 407.94	रु. 811.92	रु. 815.88
			-विदेशी खाली	रु. 202.02	रु. 303.03	रु. 404.06
			-तटीय बरा हुआ	रु. 244.77	रु. 378.18	रु. 489.51
			-तटीय खाली	रु. 124.21	रु. 181.82	रु. 242.42
		2.	अतिरिक्त हलचल टर्मिनल से रेल यार्ड अथवा व्युत्क्रम अतिरिक्त हलचल/परिवहन के प्रसार (विदेशी तटीय बरे और खाली कंटेनरों के लिये समान दर)	रु. 2876.00	रु. 4313.00	रु. 6469.00
		3.	किसी अन्य रेल शीर्ष अथवा सीएसपीटी परिसर के भीतर कंटेनर टर्मिनल को कंटेनर परिवहन	रु. 2876.00	रु. 4313.00	रु. 6469.00
		(2)	यातायात :			
	यातायात के अनुमानन के सन्दर्भ से सीआईटीपीएल निम्नलिखित स्पष्ट करें / प्रस्तुत करें (i)सीआईटीपीएल, जनवरी 2011 से अक्टूबर 2011 तक 10 माह के दौरान प्रहस्तित वास्तविक कंटेनर मात्रा के साथ-साथ कंटेनर मिश्रण का विवरण प्रस्तुत करें।	सीआईटीपीएल ने जनवरी 2011 से अक्टूबर 2011 तक 10 माह की अवधि के लिये मात्रा का बीरा प्रस्तुत किया है। प्रहस्तित मात्रा 399906 टोईयू है।				
	(ii) सीआईटीपीएल वर्ष 2012 से 2014 तक, विस्तृत विश्लेषण के साथ, यातायात प्रोजेक्शनों के आधार प्रदान करें।	सुझाहकारों की सहायता से सीआईटीपीएल द्वारा किये गये यातायात अध्ययन, फीडर एरिया तथा आसपास आ रहे टर्मिनलों में आर्थिक गतिविधियों के आधार पर प्रोजेक्टेड यातायात वृद्धि वर्ष 2012 में 25% और वर्ष 2013 तथा 2014 में से प्रत्येक में 35% रखी गई है।				
	(iii) सीआईटीपीएल ने बताया है कि मात्रा में प्रत्याशित वृद्धि की आवश्यकता को पूरा करने के लिये इसका वर्ष 2012 के उत्तरार्ध में अतिरिक्त कंटेनर प्रहस्तन उपकरण प्रचालित करके अतिरिक्त क्षमता निर्माण करने की योजना है। वर्ष 2012 और 2013 के लिये सीआईटीपीएल द्वारा यातायात प्रोजेक्शनों में विचार की गई वृद्धि क्षमता में अनुमानित वृद्धि से मेल नहीं खाती। इसके अलावा,	आस पड़ोस में आ रहे टर्मिनल और जो वहां पहले से मौजूद हैं, उनके पास निम्नलिखित उपकरण या तो हैं अथवा वे उनको हासिल करने की योजना बना रहे हैं :-				
		क्र.	टर्मिनल	वर्ष के अंत	आरटीजी	
		1.	वेन्स कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड	8	24	
		2.	एलएकेडी कंटेनर टर्मिनल (जनवरी 2012 तक पहला चरण)	6	18	
		3.	कृष्णापसन	दिसंबर 6	16	

	सीआईटीपीएल उम्मीद करता है कि निजी प्रचालक शीघ्र ही ऑफ-डॉकरेल साइडिंग शुरू करेंगे। सीआईटीपीएल ने वर्ष 2013 में अतिरिक्त यार्ड का विकास भी प्रस्तावित किया है अतएव, सीआईटीपीएल क्षमता में वृद्धि के अनुरूप वर्ष 2012 से 2014 तक अनुमानित यातायात की समीक्षा करे।	2011 तक पहला चरण)																										
		4	इन्डोर (शुरू हो गया है)	10	33																							
		उपरोक्त के मुकाबले इस समय सीआईटीपीएल के पास केवल 3 क्वे क्रेन और 10 आरटीजी हैं जो इसे स्पर्धा में बहुत ही पिछड़ी स्थिति में खड़ा करते हैं। सीआईटीपीएल 8.52 मी लंबी क्वे लंबाई के कारण अलग लाम की स्थिति में है इसमें एक समय में 3 पोतों को खड़ा किया जा सकता है किन्तु इसके पास दक्षता कटेनर लादने / उतारने के लिये क्रेन नहीं हैं। यदि केवल 3 ही क्रेनों से काम चलाया गया तो 700 कटेनर वाले एक पोत को खाली करने में लगभग 35 घंटे लगेंगे। और यदि 3 पोत आ जाएं तो किन्तु सामान्यतः जब टर्मिनल में 3 क्यूसी होती है तो टर्मिनल में सामान्यतः एक से ज्यादा पोत अंदर नहीं आता है और बर्थ में बहुमूल्य निवेश अप्रयुक्त ही रहता है। इसलिये, पत्तन पर पोतों को आकर्षित करने हेतु स्पर्धा की वर्तमान स्थिति के अंतर्गत, प्रस्ताव के अनुसार अतिरिक्त उपकरण हासिल करना जरूरी हो गया है। जैसाकि ऊपर कहा गया है, सभी 7 क्रेन प्रचालित कर देने के बाद बर्थ की क्षमता 11.4 लाख टीईयू वार्षिक हो जाएगी। टर्मिनल ने 2014 में 10.6 लाख टीईयू यातायात मात्रा प्रोजेक्ट की है। वर्ष 2014 में क्रेन पूरी तरह से प्रयुक्त होंगी और आरम में कटेनरों की त्वरित आवाजाही के लिये प्रयुक्त होंगी टर्मिनल पर शीघ्र पोत वापसी टर्मिनल के प्रचार प्रसार के लिये रणनीति होगी।																										
		यहां यह ध्यान देना उपयुक्त होगा कि उसी पत्तन पर अन्य टर्मिनल ने जिसकी बर्थ लंबाई 885 मीटर थी, वर्ष 2010 में 8 क्वे क्रेनों और 24 आरटीजी के साथ 11,40,638 टीईयू मात्रा की है।																										
	(iv) वर्ष 2012 से 2014 के अनुमानित यातायात में कटेनरों के विभिन्न प्रकार के मिश्रण को, यदि जरूरी समझे तो वर्ष 2011 के लिये प्राप्त वास्तविक कटेनर मिश्र से अद्यतन कर लिया जाए।	सीआईटीपीएल ने बताया है कि सशोधित फार्मेट बी, अक्टूबर 2011 तक के वास्तविकों के आधार पर अद्यतन कर लिया गया है। (सीआईटीपीएल ने सशोधित लागत विवरणी में जनवरी 11 से अक्टूबर 11 तक वास्तविकों के आधार पर कटेनरों के विभिन्न प्रकारों के मिश्र-अनुपात को अद्यतन नहीं किया है।)																										
(3)	<u>प्रचालनीय आय</u>																											
(i)	(क) सीआईटीपीएल द्वारा प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर वर्ष 2012 से 2014 तक के लिये प्रस्तुत, अनुमानित आय परिकलन दर्शाता है कि इसने कटेनरों के प्रत्येक प्रकार के लिये एक समेकित दर पर विचार किया है जैसे, भरे हुए 20' कटेनर के लिये रु 3007/- खाली 20' कटेनर के लिये रु 1428/- तटीय भरे हुए 20' कटेनर के लिये रु 1978/- इत्यादि। सीआईटीपीएल द्वारा विचार की गई प्रत्येक समेकित दर के लिये सीआईटीपीएल के वर्तमान दरमान में प्रदत्त मदवार प्रशुल्क के रूप में सीआईटीपीएल द्वारा विचार की गई समेकित दरों का ब्योरा पेश किया जाए।	दिनांक 16 दिसंबर 2011 के अपने ई-मेल के द्वारा सीआईटीपीएल ने, आय अनुमानन में इसके द्वारा विचार की गई रु 3007/- प्रति 20' भरा हुआ कटेनर की समेकित दर का ब्योरा प्रस्तुत किया है। सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत ब्योरा नीचे सारणीबद्ध है -																										
		<table><tr><th>क्र</th><th>विवरण</th><th>राशि (रु.)</th></tr><tr><td>1</td><td>रस्सी बांधने / खोलने सबंधी प्रभार समेत क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन (अम डालर 22 53 x 47 80)</td><td>1076 93</td></tr><tr><td>2</td><td>क्वे क्रेन से यार्ड और व्युत्क्रम में परिवहन</td><td>641.91</td></tr><tr><td>3</td><td>कटेनर यार्ड लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ पर प्रहस्तन - आन्तरिक अंतरण वाहन से/तक</td><td>354 73</td></tr><tr><td>4</td><td>कटेनर यार्ड लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ पर प्रहस्तन - ग्राहक से/को प्राप्ति / सौंपने हेतु</td><td>354 73</td></tr><tr><td>5</td><td>कटेनर पोतघाट शुल्क प्रति टीईयू (अम डालर 1.29 प्रति बॉक्स/ 1 33 x 47 80)</td><td>46 37</td></tr><tr><td>6</td><td>क्रेन पोतघाट शुल्क प्रति बॉक्स (अम डालर 707 85 प्रति बॉक्स)</td><td>532 22</td></tr><tr><td colspan="2">कुल योग</td><td>3006 89</td></tr></table>			क्र	विवरण	राशि (रु.)	1	रस्सी बांधने / खोलने सबंधी प्रभार समेत क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन (अम डालर 22 53 x 47 80)	1076 93	2	क्वे क्रेन से यार्ड और व्युत्क्रम में परिवहन	641.91	3	कटेनर यार्ड लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ पर प्रहस्तन - आन्तरिक अंतरण वाहन से/तक	354 73	4	कटेनर यार्ड लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ पर प्रहस्तन - ग्राहक से/को प्राप्ति / सौंपने हेतु	354 73	5	कटेनर पोतघाट शुल्क प्रति टीईयू (अम डालर 1.29 प्रति बॉक्स/ 1 33 x 47 80)	46 37	6	क्रेन पोतघाट शुल्क प्रति बॉक्स (अम डालर 707 85 प्रति बॉक्स)	532 22	कुल योग		3006 89
क्र	विवरण	राशि (रु.)																										
1	रस्सी बांधने / खोलने सबंधी प्रभार समेत क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन (अम डालर 22 53 x 47 80)	1076 93																										
2	क्वे क्रेन से यार्ड और व्युत्क्रम में परिवहन	641.91																										
3	कटेनर यार्ड लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ पर प्रहस्तन - आन्तरिक अंतरण वाहन से/तक	354 73																										
4	कटेनर यार्ड लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ पर प्रहस्तन - ग्राहक से/को प्राप्ति / सौंपने हेतु	354 73																										
5	कटेनर पोतघाट शुल्क प्रति टीईयू (अम डालर 1.29 प्रति बॉक्स/ 1 33 x 47 80)	46 37																										
6	क्रेन पोतघाट शुल्क प्रति बॉक्स (अम डालर 707 85 प्रति बॉक्स)	532 22																										
कुल योग		3006 89																										
		(किन्तु सीआईटीपीएल ने इसके द्वारा विचार की गई, अन्य प्रकार के																										

		कटेनरों जैसे, खाली कटेनर, तटीय कटेनर, पोतान्तरण कटेनर आदि की विचार की गई समेकित दरों के लिये ब्योरा प्रस्तुत नहीं किया है।)																
	(ख) समेकित दरों की परिगणना में, डॉलर में अंकित प्रशुल्क की सीआईटीपीएल द्वारा विचार की गई विनियम दर बताई जाए।	1अम.डालर = रु 48 00 (वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर आय के अनुमानन के लिये सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत गणनाएँ दिखाती हैं कि इसने रु 47 80 प्रति अम.डालर की दर प्रयोग की है।)																
(ii)	वर्ष 2012 से 2014 के लिये अनुमानित कटेनर भंडारण प्रमारों की परिगणना में सीआईटीपीएल ने माना है कि खतरनाक और अति विशाल कटेनरों से इतर, समस्त अनुमानित कटेनर यातायात, नि.शुल्क अवधि के बाद औसतन एक दिन ठहरेगा। सीआईटीपीएल, ठहरने के समय का वह विश्लेषण प्रस्तुत करे जिसके आधार पर सीआईटीपीएल ने कटेनरों के ठहरने का औसतन समय एक दिन परिगणित किया है और वर्ष 2010 एवं 2011 में कटेनरों के ठहरने के वास्तविक समय के आधार पर उसका औचित्य बताएँ।	वर्तमान वर्ष में प्रति टीईयू औसत आवास समय आय लगभग रु. 250/- है। अमरीकी डालर में 5.50 के वर्तमान प्रशुल्क पर इसकी गणना एक दिन के भंडारण प्रमारों के बराबर आती है।																
(iii)	(क) सीआईटीपीएल ने 2012 से 2014 तक के वर्षों के लिए अनुमानित रेल प्रहस्तन आय के परिगणन में यह माना है कि इन वर्षों के लिए कुल अनुमानित यातायात का 5% रेल साइडिंग सुविधा का उपयोग करेगा। सीआईटीपीएल वर्ष 2010 और 2011 में रेल प्रहस्तन सुविधा का लाभ उठाने वाले वास्तविक यातायात के सदर्भ से, इसके द्वारा परिगणित प्रतिशतता का आधार बताए। सीआईटीपीएल, अपने टर्मिनल में निजी रेल प्रचालकों की शुरुआत के प्रकाश में रेल साइडिंग सुविधा का उपयोग करने वालों के भाग की समीक्षा भी करे।	रेल साइडिंग सुविधा अभी हाल में शुरू हुई है। रु ड्रान / प्रगति टर्मिनल में पिछले अनुभव पर आधारित है।																
	(ख) सीआईटीपीएल वर्ष 2011 के लिए रेल प्रहस्तन सेवाओं से आय के अनुमानन में रु 1400/- प्रति टीईयू की दर पर विचार करने का आधार प्रस्तुत करे। सीआईटीपीएल इस सबब में अपने वर्तमान अनुमोदित दरमान में प्रशुल्क मद का सदर्भ दे।	सीआईटीपीएल ने, इसके द्वारा रेल प्रचालकों के लिए वर्तमान में वसूल किये जा रहे प्रभार प्रस्तुत किये हैं। सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत ब्योरा नीचे तालिकाबद्ध है। <table><tr><th>विवरण</th><th>20 तक का कटेनर</th><th>20 से बड़ा और 40 तक का कटेनर</th><th>40 से बड़ा कटेनर</th></tr><tr><td>प्रशुल्क मद सं. 3 12.13(म) के अनुसार- कटेनर याई में लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ</td><td>रु 707 85</td><td>रु 1061.78</td><td>रु 1415.20</td></tr><tr><td>प्रशुल्क मद सं 3 12 13(v) के अनुसार- अतिरिक्त हलचल किसी अन्य रेल योर्ब या सीएचपीटी के शीतर टर्मिनल तक कटेनर परिवहन</td><td>रु 985 25</td><td>रु 1445.00</td><td>रु 1930.50</td></tr><tr><td>कुल योग</td><td>रु 1673.10</td><td>रु 2506 78</td><td>रु 3345.70</td></tr></table>	विवरण	20 तक का कटेनर	20 से बड़ा और 40 तक का कटेनर	40 से बड़ा कटेनर	प्रशुल्क मद सं. 3 12.13(म) के अनुसार- कटेनर याई में लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ	रु 707 85	रु 1061.78	रु 1415.20	प्रशुल्क मद सं 3 12 13(v) के अनुसार- अतिरिक्त हलचल किसी अन्य रेल योर्ब या सीएचपीटी के शीतर टर्मिनल तक कटेनर परिवहन	रु 985 25	रु 1445.00	रु 1930.50	कुल योग	रु 1673.10	रु 2506 78	रु 3345.70
विवरण	20 तक का कटेनर	20 से बड़ा और 40 तक का कटेनर	40 से बड़ा कटेनर															
प्रशुल्क मद सं. 3 12.13(म) के अनुसार- कटेनर याई में लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ	रु 707 85	रु 1061.78	रु 1415.20															
प्रशुल्क मद सं 3 12 13(v) के अनुसार- अतिरिक्त हलचल किसी अन्य रेल योर्ब या सीएचपीटी के शीतर टर्मिनल तक कटेनर परिवहन	रु 985 25	रु 1445.00	रु 1930.50															
कुल योग	रु 1673.10	रु 2506 78	रु 3345.70															

	(iii) सीआईटीपीएल ने वर्ष 2012 से 2014 के लिये साइडिंग सुविधा के से आय अनुमानन के प्रयोजन से वर्ष 2012 से आगे रु. 2500/- प्रति टीईयू की दर पर विचार किया है। सीआईटीपीएल इस संबंध में अपने वर्तमान अनुमोदित दरमान में प्रशुल्क मद का सदर्थ दे।	सीआईटीपीएल ने कोई उत्तर दाखिल नहीं किया है।
(iv)	सीआईटीपीएल ने हैच-कवर खोलने की सेवाओं से अनुमानित आय की गणना में विदेशी कंटेनर के लिये अम. डा. 58.3125 प्रति टीईयू तथा तटीय कंटेनर के लिये रु. 1590/- प्रति टीईयू की दरों पर विचार किया है। ये दरें वर्तमान अनुमोदित दरमान की अनुसूची 3.7 पर प्रदत्त हैचकवर प्रचालन हेतु प्रदत्त दरों से अधिक मालूम पड़ती हैं। सीआईटीपीएल स्थिति स्पष्ट करे।	सीआईटीपीएल ने कोई उत्तर दाखिल नहीं किया है।
(v)	सीआईटीपीएल ने वर्तमान दरमान की अनुसूची 3.12.13, 3.13 और 3.14 पर प्रदत्त विविध प्रभार, ताजे पानी की आपूर्ति के लिये प्रभार, कचरे की निकासी हेतु प्रभार, से न तो वर्ष 2010 और 2011 के लिये वास्तविक आय बतायी है और न ही वर्ष 2012 से 2014 तक किसी आय का अनुमान ही लगाया है। सीआईटीपीएल इस बात की पुष्टि करे कि इसने वर्ष 2010 और 2011 के दौरान इन सेवाओं से कोई आय अर्जित नहीं की है और न ही वर्ष 2012 से 2014 तक (इन सेवाओं से) किसी आय की अपेक्षा ही है।	सीआईटीपीएल ने ताजे पानी की आपूर्ति और कचरे की निकासी से कोई आय अर्जित नहीं की है।
(4)	प्रचालन लागत (i) प्रचालन लागतों के लिये लागू किये जाने वाले वृद्धि अवयव के संबंध में सीआईटीपीएल नोट करे कि जैसाकि पत्र स.टी.ए.एम.पी. /27/2005-विविध दिनांक 11 जुलाई 2011 के द्वारा पहले ही सूचित किया जा चुका है, लागत विवरणी में व्यय प्रोजेक्शनों के लिये 6% वार्षिक के वृद्धि अवयव पर विचार किया जाएगा।	---
(ii)	प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम (क) सीआईटीपीएल ने प्रत्यक्ष प्रचालनीय सख्या वर्ष 2010 और 2011 में क्रमशः 67 और 88 की वास्तविक सख्या से बढ़ाकर वर्ष 2012 से 2014 तक के लिये क्रमशः 166,245 और 267 कर दी है। सीआईटीपीएल द्वारा मानवबल आवश्यकता में विचार की गई वृद्धि सगत वर्षों के लिये अनुमानित यातायात में वृद्धि के अनुरूप नहीं है। इसके मद्देनजर और ऊपर प्रश्न स.बी.(iv) पर वर्णित स्थिति के लिये, सीआईटीपीएल वर्ष 2012 से 2014 तक के लिये मानवबल आवश्यकता की समीक्षा करे।	पहले ही बता दिया गया है कि कंटेनर यातायात को आकर्षित करने की व्यापारिक रणनीति के रूप में और स्वयं प्रशुल्क अवधि में उपकरणों को पूरी तरह प्रयोग करने / करवाने के लिये नये अतिरिक्त उपकरण प्राप्त किये जा रहे हैं। प्रोजेक्टेड मानवबल आवश्यकता अर्जित किये जाने के लिये प्रस्तावित अतिरिक्त उपकरणों पर आधारित मानवबल की न्ययोचित आवश्यकता पर आधारित है। इसकी बीते समय से तुलना करना न्यायोचित नहीं होगा क्योंकि बीते समय में प्रवृत्त मानवबल, सीआईटीपीएल को उन दिनों हो रहे घाटे को देखते हुए उपयुक्त नहीं था। 4 नये क्रेन और 8 आरटीजी को प्रचालित करने के लिये अतिरिक्त मानवबल की आवश्यकता तो होगी ही प्रस्तावित मानवबल खरीदे गये अतिरिक्त उपकरणों से न्याय करने हेतु पर्याप्त है। सीआईटीपीएल महसूस करता है कि वर्ष 2012 से 2014 तक मानवबल की आवश्यकता पर न्यायोचित रूप से ही विचार किया गया है।

	<p>(ख) वर्ष 2011 में प्रत्येक कर्मचारी का वर्णित औसत वार्षिक वेतन रु. 2.46 लाख वर्ष 2012 में बढ़ाकर रु. 2.73 लाख कर दिया गया है जो 11% की वृद्धि दर्शाता है। सीआईटीपीएल वर्ष 2012 के लिये विचार किये गये अधिक / उच्चतर वृद्धि अवयव का औचित्य बताए।</p>	<p>शुरू आती वर्षों में यार्ड प्लानर्स, शिपप्लानर्स, आपरेशन एक्जीक्यूटिव्स और सुपरवाइजर्स जैसे अनेक आवश्यक कार्मिक भर्ती नहीं किये गये थे क्योंकि मात्रा बहुत कम थी और टर्मिनल को घाटा भी हो रहा था। हालांकि पूरी शक्ति (मात्रा) में नहीं, इन श्रेणियों के कार्मिकों को, बढ़ती हुई मात्रा के साथ भरती किये जाने का प्रस्ताव है। ये सभी पद, प्रत्यक्ष भूमिकों की अपेक्षा अधिक वेतन पाने / कमाने वाले हैं। इसलिये, प्रति कर्मचारी औसत वेतन बढ़ गया है। जैसाकि प्राधिकरण द्वारा प्रदान किया गया है, वेतन दरें स्फीति (मंहगाई) के कारण 6% बढ़ा दी गई हैं। वर्ष 2012 में, प्रत्यक्ष भूमिकों के अलावा अधिक मात्रा के कारण सीआईटीपीएल को यार्ड प्लानर्स, शिपप्लानर्स, आपरेशन एक्जीक्यूटिव्स और सुपर वाइजर्स भर्ती करने हैं। चूंकि इन कर्मचारियों का वेतन, इस कर्मचारी मिश्रण के कारण वर्ष 2012 में वेतन वृद्धि 11% हो गई है।</p>
(iii)	<p>अनुरक्षण मजदूर</p> <p>(क) सीआईटीपीएल ने अनुरक्षण मजदूरों की वास्तविक संख्या वर्ष 2010 और 2011 में क्रमशः 25 और 28 की तुलना में वर्ष 2012 और 2013 में क्रमशः 33 और 34 कर दी है। सीआईटीपीएल वर्ष 2012 और 2013 के लिये मानवबल की भर्ती में वृद्धि का औचित्य बताए।</p>	<p>अतिरिक्त क्वे क्रेन और आरटीजी खरीदने से इन उपकरणों के रखरखाव का काम भी बढ़ जाएगा। इस की वजह से अतिरिक्त अनुरक्षण भूमिकों की भर्ती करनी पड़ेगी।</p>
	<p>(ख) सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2012 के लिये विचार की गई अनुमानित औसत वार्षिक कर्मचारी लागत रु. 2.16 लाख, वर्ष 2011 के लिये वर्णित वास्तविक / अनुमानित औसत कर्मचारी लागत रु. 2.25 लाख से कम है। इसके अलावा सीआईटीपीएल ने वर्ष 2013 और 2014 के लिये, पिछले वर्षों के अनुमानों पर क्रमशः 7% और 6% के वृद्धि अवयव पर विचार किया है। सीआईटीपीएल वर्ष 2012 के लिये नकारात्मक वृद्धि अवयव पर विचार करने का कारण बताए और 6% वृद्धि अवयव लागू कर वर्ष 2013 के लिये अनुमान को संशोधित करे।</p>	<p>वेतन वृद्धि तो 6% पर ही लगाई गई है, किन्तु वर्ष 2012 में औसत कर्मचारी लागत में नकारात्मक वृद्धि अवयव, कम वेतन पर अधिक संख्या में प्रवेश स्तर के अनुरक्षण कर्मचारियों की भर्ती के कारण है।</p>
(iv)	<p>उपकरण प्रचालन लागत</p> <p>(क) विद्युत लागत</p> <p>सीआईटीपीएल ने, वर्ष 2010 और 2011 के लिये वर्णित क्रमशः 6 कि.वा.हा.प्रति टीईयू (वास्तविक) और 6.50 कि.वा.हा.प्रति टीईयू (वास्तविक / अनुमान) की विद्युत खपत के मुकाबले वर्ष 2012 से 2014 के लिये विद्युत खपत का अनुमान 8 कि.वा.हा.प्रति टीईयू विचार किया है। सीआईटीपीएल वर्ष 2012 से 2014 के लिये अनुमानित विद्युत खर्च में बढ़ोत्तरी का औचित्य बताएं।</p>	<p>सीआईटीपीएल ने बताया है कि उसने ऊपर प्वाइंट स बी(v), के उत्तर में संशोधित लागत विवरणी प्रस्तुत कर दी है।</p> <p>(संशोधित लागत विवरणी में सीआईटीपीएल ने (अक्टूबर 2011 तक) वर्ष 2011 के लिये 10.99 कि.वा हा प्रति टीईयू की विद्युत खपत पर विचार किया है और 2012 से 2014 तक के भावी वर्षों के लिये भी उसी यूनिट विद्युत खपत पर विचार किया है।)</p>

	<p>(II) सीआईटीपीएल ने वर्ष 2011 के लिए रु. 10.75 प्रति कि.वा.हा. की यूनिट विद्युत लागत का वर्णन किया है जो कथित रूप से अगस्त 2011 तक वास्तविक खर्चों पर आधारित है और उसने वर्ष 2012 से 2014 तक के वर्षों के लिए अनुमानित यूनिट लागत की गणना के लिए इस यूनिट लागत पर चक्रवृद्धि आधार पर 6% वार्षिक का वृद्धि अवयव लागू किया है। सीआईटीपीएल अगस्त 11 से अक्टूबर 11 तक के महिनो के लिए लागू बिजली की वास्तविक यूनिट लागत को दर्शाने हेतु दस्तावेजी सबूत प्रस्तुत करे।</p>	<p>सीआईटीपीएल ने बताया है कि उसने सशोधित लागत विवरणी प्रस्तुत कर दी है, जैसाकि उसने ऊपर प्वाइंट स बी(v) के उत्तर में बताया है और अगस्त से अक्टूबर 2011 के माह के बिजली बिलों की प्रतियां प्रस्तुत की हैं।</p> <p>(सशोधित लागत विवरणी में, सीआईटीपीएल ने वर्ष 2011 के लिये (अक्टूबर 2011 तक) रु. 6.72 की वास्तविक यूनिट विद्युत लागत पर विचार किया है और वर्ष 2012 से 2014 के लिये 6% वार्षिक वृद्धि के साथ उसी को अपना लिया है। इसने मई 2010 और मई 2011 के बिजली बिलों की प्रतियां प्रस्तुत की हैं।)</p>
	<p>(ख) ईंधन लागत</p> <p>सीआईटीपीएल ने वर्ष 2012 से 2014 तक के लिये ईंधन लागत के अनुमान में, वर्ष 2010 और 2011 के लिये वर्णित 3.45 लिटर प्रति टीईयू (वास्तविक) और 3.65 लिटर प्रति टीईयू (वास्तविक / अनुमान) की खपत के मुकाबले 4 लिटर प्रति टीईयू की ईंधन खपत पर विचार किया है। सीआईटीपीएल, वर्ष 2010 और 2011 के लिये वास्तविक खपत के संदर्भ से वर्ष 2012 से 2014 तक के वर्षों के लिये अनुमानित ईंधन खपत का औचित्य सिद्ध करे।</p>	<p>समय बीतने के साथ, खपत बढ़ने की समावना है। पिछला ट्रेंड भी बढ़ता हुआ ट्रेंड दर्शाता है। खपत अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिये प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मानदंड (नॉर्म) के स्तर पर प्रोजेक्ट की गई है। (अक्टूबर 2011 तक वास्तविक कुल ईंधन खर्च रु. 454 लाख और सशोधित लागत विवरणी (फार्म-बी) में सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत रु. 45/- प्रतिलिटर की यूनिट दर के आधार पर, सीआईटीपीएल द्वारा वर्णित 3.65 लिटर के मुकाबले वास्तविक ईंधन खपत 2.52 लिटर प्रति टीईयू परिगणित होती है।)</p>
	<p>(ग) मरम्मत और अनुरक्षण लागत</p> <p>(I) सीआईटीपीएल ने वर्ष 2012 से 2014 तक के लिये मरम्मत एवं अनुरक्षण खर्च, मशीनी तथा विद्युत परिसंपत्तियों के सकल खंड के 1.5% पर और, सिविल परिसंपत्तियों के सकल खंड के 0.5% पर अनुमानित किये हैं। कथित तीन वर्षों के लिये इन परिसंपत्तियों का मूल्य क्रमशः रु. 1740 लाख, रु. 1789 लाख और रु. 1841 लाख बताया गया है। ये अनुमान वर्ष 2010 और 2011 के लिये (अगस्त 2011 तक) वर्णित वास्तविक मरम्मत एवं अनुरक्षण खर्चों से उल्लेखनीय रूप से ज्यादा मालूम पड़ते हैं जो क्रमशः रु. 207 लाख और रु. 282 लाख बताए गए हैं। अतएव, सीआईटीपीएल, वर्ष 2012 से 2014 तक के अनुमानों का, वर्ष 2010 और 2011 के वास्तविकों के संदर्भ से, औचित्य बताए।</p>	<p>जैसाकि पिछले ट्रेंड से देखा जा सकता है, मरम्मत और अनुरक्षण पर वर्ष 2011 में वार्षिकीकृत खर्च वर्ष 2010 में रु. 207 लाख की तुलना में, वर्ष 2011 में रु. 423 लाख (8 माह के लिये रु. 282 लाख) है। मरम्मत खर्चों में बढ़ोतरी का रु. ख. उपकरणों के पुराना पड़ने के कारण है। बीते वर्षों में वारंटी / गारंटी अवधि के चलते भी अतिरिक्त पुर्जों की खरीद में कमी आई है। इन्हीं कारणों से, मैकेनिकल एवं इलेक्ट्रिकल परिसंपत्तियों के सकल खंड की 1.5% की दर पर और सिविल निर्माणों के सकल खंड की 0.5% पर मरम्मत एवं अनुरक्षण खर्च का प्रावधान उचित ही माना गया है।</p> <p>(सशोधित लागत विवरणी में सीआईटीपीएल ने, वर्ष 2011 के लिये, अक्टूबर 2011 तक, वास्तविक मरम्मत एवं अनुरक्षण व्यय इससे पहले अगस्त 2011 तक 6 माह के लिये वर्णित रु. 2.62 लाख के आंकड़े की तुलना में रु. 211 लाख ही माना है। सशोधित लागत विवरणी के अनुसार वार्षिकीकृत व्यय, सीआईटीपीएल द्वारा वर्णित रु. 423 लाख नहीं, रु. 253 लाख परिकलित होता है।)</p>
	<p>(II) सीआईटीपीएल यह भी नोट करे कि वर्ष 2010 की लागत विवरणी में वर्णित वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण खर्च का वर्ष 2010 के ऑडिटेड वार्षिक लेखा में वर्णित मरम्मत और अनुरक्षण खर्चों से मिलान किया जाना है।</p>	
(v)	<p><u>उपकरण किराया प्रभार</u></p> <p>सीआईटीपीएल द्वारा विचार किये गए उपकरण किराया प्रभारों में रीच स्टेकर्स प्राइम, प्राइम मूवर्स, फोर्कलिफ्ट ट्रक्स, कार्यशाला औजार, ईओ ट्राली, एयर-कम्प्रेसर्स और यूएचएफ के किराये समाहित है।</p>	

	सीआईटीपीएल निम्नलिखित पेश करे / स्पष्ट करे -																																																							
	(क) सीआईटीपीएल ने प्राइम मूवर्स के बारे में रु. 90 प्रति टीईयू की दर पर विचार किया है और वर्ष 2012 से 2014 के लिये इस दर पर, चक्रवृद्धि आधार पर क्रमशः 4%, 6% और 6% का वृद्धि अवयव लागू किया है। प्रशुल्क के पिछले सशोधन के दौरान सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजी साक्ष्य के अनुसार एक माह में 27000 टीईयू तक रु. 90/- प्रति टीईयू की और डीजल की कीमत में उतार-चढ़ाव के साथ दरों में समायोजन के साथ, 27000 टीईयू प्रतिमाह से अधिक के लिये रु. 80/- प्रति टीईयू की दर, सीआईटीपीएल द्वारा देय है। इसके अलावा, अनुबंध की वैधता, एक और वर्ष के विस्तार के प्रावधान के साथ जून 2010 से 1 वर्ष की थी। सीआईटीपीएल बताये कि क्या अनुबंध एक और वर्ष के लिये बढ़ा दिया गया है और डीजल के वर्तमान मूल्य के साथ इस समय प्रति टीईयू देय स्लेब दरें क्या-क्या हैं ? किराया प्रभारों के अनुमानन में विचार की गई दरों के दस्तावेजी सबूत की एक प्रति भी प्रस्तुत की जाए।	सीआईटीपीएल ने बढ़ती हुई ईंधन लागत पर विचार करते हुए सशोधित स्लेब स्ट्रक्चर के साथ दो और वर्षों के लिये ठेका / अनुबंध आगे बढ़ा दिया है। सीआईटीपीएल ने दस्तावेजी सबूत 16 सितंबर 2011 की एक प्रति प्रस्तुत की है जो एक माह में 30,000 टीईयू तक रु. 92.62 प्रति टीईयू की दर और उसके बाद अर्थात् 30,001 और उसके बाद रु. 82.62 प्रति टीईयू की दर दिखाता है।																																																						
	(ख) सीआईटीपीएल ने अन्य उपकरण के विषय में एक मुस्त अनुमानित किराया प्रभार पर विचार किया है। सीआईटीपीएल वर्ष 2012 से 2014 के लिये उपकरण किराया प्रभारों के अनुमानन में, इसके द्वारा प्रत्येक उपकरण के लिये विचार की गई एक मुस्त दरों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करे।	सीआईटीपीएल ने किराया प्रभारों का ब्यौरा प्रस्तुत किया है। सीआईटीपीएल द्वारा, दिनांक 14 दिसंबर 2011 के अपने पत्र द्वारा प्रस्तुत विवरण संक्षेप में नीचे दिया गया है - <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>विवरण</th><th>2011</th><th>2012</th><th>2013</th><th>2014</th></tr><tr><td>1</td><td>रीच स्टेकर्स (-8)</td><td>301</td><td>315</td><td>334</td><td>354</td></tr><tr><td>2</td><td>प्राइम मूवर्स (टीटी)</td><td>-</td><td>558</td><td>799</td><td>1143</td></tr><tr><td>3</td><td>फोर्कलिफ्ट (3)</td><td>30</td><td>31</td><td>33</td><td>35</td></tr><tr><td>4</td><td>कार्यशाला औजार</td><td>55</td><td>57</td><td>61</td><td>64</td></tr><tr><td>5</td><td>ई ओ ट्रॉली</td><td>20</td><td>41</td><td>43</td><td>46</td></tr><tr><td>6</td><td>एयर कम्प्रेसर</td><td>9</td><td>9</td><td>9</td><td>10</td></tr><tr><td>7</td><td>यूएचएफ</td><td>15</td><td>32</td><td>34</td><td>36</td></tr><tr><td></td><td>कुल योग</td><td>430</td><td>1043</td><td>1313</td><td>1688</td></tr></table> <p>(सीआईटीपीएल ने ऊपर क्रम सं 3 से 7 तक पर वर्णित उपकरण के किराये के संबंध में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किये हैं।)</p>	क्र. सं.	विवरण	2011	2012	2013	2014	1	रीच स्टेकर्स (-8)	301	315	334	354	2	प्राइम मूवर्स (टीटी)	-	558	799	1143	3	फोर्कलिफ्ट (3)	30	31	33	35	4	कार्यशाला औजार	55	57	61	64	5	ई ओ ट्रॉली	20	41	43	46	6	एयर कम्प्रेसर	9	9	9	10	7	यूएचएफ	15	32	34	36		कुल योग	430	1043	1313	1688
क्र. सं.	विवरण	2011	2012	2013	2014																																																			
1	रीच स्टेकर्स (-8)	301	315	334	354																																																			
2	प्राइम मूवर्स (टीटी)	-	558	799	1143																																																			
3	फोर्कलिफ्ट (3)	30	31	33	35																																																			
4	कार्यशाला औजार	55	57	61	64																																																			
5	ई ओ ट्रॉली	20	41	43	46																																																			
6	एयर कम्प्रेसर	9	9	9	10																																																			
7	यूएचएफ	15	32	34	36																																																			
	कुल योग	430	1043	1313	1688																																																			
	(ग) सीआईटीपीएल द्वारा, वर्ष 2012 से 2014 तक के लिये अनुमानित उपकरण किराया प्रभार में अन्य बातों के साथ कार्यशाला उपकरणों के किराया प्रभार के रूप में क्रमशः रु. 57 लाख, रु. 61 लाख और रु. 64 लाख भी शामिल हैं। सीआईटीपीएल द्वारा विचार किये गए सकल खंड में वर्ष 2011 और 2012 के लिये अनुमानित अभिवृद्धियों में कार्यशाला और अनुबंधित उपकरणों की मद में क्रमशः रु. 250 लाख और रु. 900 लाख शामिल हैं।	सीआईटीपीएल ने बताया है कि प्रोजेक्ट किये जा रहे किराया प्रभार अनुरक्षण के लिये आवश्यक अन्य औजारों के लिये हैं।																																																						
(vi)	पट्टेदारी किराये (क) सीआईटीपीएल इस बात की पुष्टि करे कि वर्ष 2012 से 2014 तक के लिये पट्टेदारी किरायों का अनुमानन लाइसेंस एग्रीमेंट की शर्तों के अनुसार है।	हां, हम पुष्टि करते हैं कि अनुमान चेंनई पत्तन न्यास के साथ सहमत हुए / किये गए मापन के अनुसार हैं। गणना के आधार के साथ पट्टेदारी किराये की विस्तृत गणना, प्रस्तुत किये																																																						

	(ख) जैसाकि इससे पहले क्रम संख (ix)(क) से (ग) में बताया गया है, पटटेदारी प्रमारों की गणना के लिये लागत विवरणी में बताए गए क्षेत्रफल में कुछ विसंगति / भिन्नता दिखाई पड़ती है । सीआईटीपीएल अनुमानित पटटेदारी किरायों की विस्तृत गणना प्रस्तुत करे जिसमें पटटे पर किये गये क्षेत्रफल और भूमिकी प्रत्येक श्रेणी, यथा, विकसित, अविकसित और रिक्लेम्ड भूमि के लिये विचाराधीन सभी वर्षों के लिये प्रति वर्गमीटर दर दर्शायी जाए ।	गए वित्तीय मॉड्यूल में प्रस्तुत की गई है ।																				
(vii)	बीमा सीआईटीपीएल ने वर्ष 2012 से 2014 के लिये मैकेनिकल और इलेक्ट्रिकल परिसंपत्तियों के सकल खड के 0.5% पर और वर्ष के शुरू में सिविल परिसंपत्तियों के सकल खड के 0.1% पर बीमा प्रीमियम अनुमानित किया है । कथित तीन वर्षों के लिये यह बीमा प्रीमियम मूल्य क्रमशः रु 204 लाख, रु .206 लाख और रु .270 लाख बताया गया है । ये अनुमान वर्ष 2010 और 2011 (अगस्त 2011 तक) के लिये वर्णित क्रमशः रु .57 लाख और रु .41 लाख के वास्तविक बीमा प्रीमियम से उल्लेखनीय रूप से अधिक दिखाई दे रहे हैं । अतएव, सीआईटीपीएल, पिछले वर्षों 2010 और 2011 के वास्तविक बीमा प्रीमियम के संदर्भ से वर्ष 2012 से 2014 के अनुमानों का औचित्य बताएं । बीमा कम्पनियों के साथ किये गये एग्रीमेंटों की एक प्रति भी प्रस्तुत की जाए	कम्पेडर में हो रहे घाटे के कारण कुछ सामान्य बीमा सुरक्षाओं के साथ समझौता किया गया था (उनके लिये कोताही बुरती गई थी) प्रोजेक्शन वर्तमान बाजारी यथार्थ मूल्यों प्रचालन क समुचित जोखिम मूल्यांकन पर आधारित है और इनका मूल्यांकन सिविल निर्माणों के लिये 0.1% पर तथा उपकरणों के लिये 0.5% पर किया गया है जो अपफ्रंट प्रशुल्क के लिये प्राधिकरण द्वारा निर्धारित मानदंड के अतर्गत प्रदत्त 1% से बहुत कम है । लाइसेंस एग्रीमेंट की शर्तों के अनुपालन में टर्मिनल के लिये उपयुक्त आवश्यकतानुसार निर्मित बीमा सुरक्षा की, प्रोजेक्शनों के अनुरूप लागत आने का अनुमान है । जब पालिसी सुरक्षा जी जाती है उसी समय उनके अनुसार वास्तविक लागत की गणना की जाती है । सीआईटीपीएल ने, इसके द्वारा ली गई बीमा पालिसियों की प्रतिया प्रस्तुत की हैं । यह बीमा 22 अप्रैल 2011 से 21 अप्रैल 2012 तक की अवधि के लिये वैध है । इसके द्वारा प्रस्तुत की गई बीमा पालिसियों की प्रतियों के अनुसार सीआईटीपीएल ने उपरोक्त अवधि के लिये रु 48,61,986/- के कुल बीमा प्रीमियम का भुगतान किया है । (इसने अक्टूबर 2011 तक, वर्ष 2011 के लिये वास्तविक बीमा लागत, लागत विवरणी में, रु 50 लाख बताया है ।)																				
(viii)	अन्य खर्च (क) सीआईटीपीएल "अन्य खर्च" शीर्ष के अंतर्गत विचार की गई मदों की सूची दे । (ख) वर्ष 2012 से 2014 के लिये अनुमानित प्रत्येक मद का लागत व्यौरों और गणनाओं तथा, वर्ष 2010 और 2011 के लिये वास्तविकों के संदर्भ से भी औचित्य बताएं ।	"अन्य खर्च" के अंतर्गत निम्नलिखित मदों पर विचार किया गया है . 1 रस्सी बाधने / खोलने सबधी खर्च 2 पाली-कर्मचारियों के लिये परिवहन व्यय 3 शीफर सफाई प्रभार सीआईटीपीएल ने निम्नलिखित व्यौरा प्रस्तुत किया है . <table><tr><th>व्यौरा</th><th>2012</th><th>2013</th><th>2014</th></tr><tr><td>रस्सी बाधना / खोलना</td><td>93</td><td>126</td><td>210</td></tr><tr><td>पाली कर्मचारियों के लिये परिवहन व्यय</td><td>60</td><td>64</td><td>68</td></tr><tr><td>शीफर सफाई</td><td>4</td><td>5</td><td>7</td></tr><tr><td>कुल योग</td><td>157</td><td>195</td><td>285</td></tr></table> (संशोधित लागत विवरणी में सीआईटीपीएल ने वर्ष 2012 से 2014 तक के लिये अन्य खर्चों को क्रमशः रु 713लाख रु 865 लाख और रु 1095 लाख अनुमानित किया है ।)	व्यौरा	2012	2013	2014	रस्सी बाधना / खोलना	93	126	210	पाली कर्मचारियों के लिये परिवहन व्यय	60	64	68	शीफर सफाई	4	5	7	कुल योग	157	195	285
व्यौरा	2012	2013	2014																			
रस्सी बाधना / खोलना	93	126	210																			
पाली कर्मचारियों के लिये परिवहन व्यय	60	64	68																			
शीफर सफाई	4	5	7																			
कुल योग	157	195	285																			
(ix)	उपरिव्यय (क) सीआईटीपीएल, प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय के अंतर्गत विचार किये गए खर्च की मदों की सूची प्रस्तुत करे और इस शीर्ष के अंतर्गत विचाराधीन वर्षों के लिये विस्तृत गणना प्रस्तुत करे । (ख) वर्ष 2010 और 2011 (अगस्त 2011 तक) के	प्रबंधन और प्रशासन कर्मचारियों के वेतन पर लागत में विचार किया गया है । सीआईटीपीएल ने संशोधित प्रस्ताव में गणना प्रस्तुत की है । जैसाकि पहले ही बताया गया है, श्रमिक संख्या और उपरिव्यय विगत में																				

	<p>लिये वर्णित वास्तविक प्रबन्धन और प्रशासन उपरिख्य क्रमशः रु.258 लाख और रु.165लाख (8माह के लिये) हैं। इसकी तुलना में, सीआईटीपीएल ने पूरे 2011 वर्ष के लिये प्रबन्धन और प्रशासन उपरिख्य रु.367 लाख अनुमानित किया है जो वर्ष 2010 के वास्तविकों से 43% ज्यादा है। इसके अलावा, वर्ष 2012 के लिये प्रबन्धन एवं प्रशासनिक उपरिख्य गत वर्ष 2011 के आंकड़े से 44% अधिक पर विचार किया गया है। सीआईटीपीएल वर्ष 2010 और 2011 के वास्तविकों के संदर्भ से (2012 से 2014 तक के) अनुमानों का औचित्य बताए।</p>	<p>आवश्यकता से कम रखे गए थे क्योंकि (उस समय) घाटा अधिक हो रहा था और मात्रा (वॉल्यूम) कम था जो अब व्यावहारिक और समर्थ नहीं है। सीआईटीपीएल ने संशोधित प्रस्ताव में, इसके द्वारा अनुमानित सामान्य उपरिख्यों का ब्योरा प्रस्तुत कर दिया है।</p>						
	<p>(ग) सीआईटीपीएल ने सामान्य कार्यालय खर्च / व्यय और बैंक गारंटी कमीशन पर 'सामान्य उपरिख्य' के अंतर्गत विचार किया गया है। लागत विवरणी में वर्ष 2010 के लिये वर्णित वास्तविक सामान्य उपरिख्य रु.910 लाख, सीआईटीपीएल के कथनानुसार, ऊँचे कानूनी और व्यावसायिक प्रभारों के कारण कुछ अधिक ही हैं। अगले वर्ष 2011 के लिये सीआईटीपीएल ने, अगस्त 2011 तक पहले आठ महीनों के वास्तविकों के आधार पर वर्ष 2011 के लिये रु.555लाख सामान्य उपरिख्य अनुमानित किया है। वर्ष 2012 से 2014 तक के अनुमानित सामान्य उपरिख्य, अलग-अलग पिछले वर्षों के अनुमानित आंकड़ों से क्रमशः लगभग 48%, 10% और 10% अधिक विचार किये गए हैं। अतएव, सीआईटीपीएल, वर्ष 2011 के लिये प्रस्तुत किये जाने वाले अद्यतन वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ से, अनुमानों का औचित्य बताए।</p>	<p>वर्ष 2012 में 48% की वृद्धि, अतिरिक्त उपकरणों के कारण भर्ती किये जाने वाले अतिरिक्त मानवबल की मद में है। केवल 6% की सामान्य वृद्धि को ही अमल में लाया गया है। सीआईटीपीएल ने संशोधित प्रस्ताव में ब्योरे प्रस्तुत कर दिये हैं।</p>						
(x)	<p>मूल्यहास सीआईटीपीएल, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.7.1 को ध्यान में रखते हुए सभी विचारणीय वर्षों के लिये अनुमानित मूल्यहास की विस्तृत गणना प्रस्तुत करे। ऑडिटेड वित्तीय विवरणियों में प्रदत्त वर्णनों के अनुसार परिसंपत्तियों के प्रत्येक समूह के लिये अपनाए गए मूल्यहास की दरें, कंपनी अधिनियम अध्या कन्सेशन एग्रीमेंट, जैसा श्री.याह्यलाह हो, के प्राक्धानों का संदर्भ देते हुए, प्रस्तुत करें।</p>	<p>सीआईटीपीएल ने बताया है कि अपेक्षित ब्योरा संशोधित फार्म 4ए में प्रदान किया गया है। सीआईटीपीएल ने, कंपनी अधिनियम के अनुसार इसके द्वारा अनुपालन की गई, मूल्यहास की दरें प्रस्तुत की हैं, जो निम्नानुसार हैं :</p> <table><tr><td>भवन</td><td>: 3.64%</td></tr><tr><td>संयंत्र एवं मशीनरी</td><td>: 4.75% - 10.34% तक</td></tr><tr><td>कंप्यूटर्स</td><td>: 16.21%</td></tr></table>	भवन	: 3.64%	संयंत्र एवं मशीनरी	: 4.75% - 10.34% तक	कंप्यूटर्स	: 16.21%
भवन	: 3.64%							
संयंत्र एवं मशीनरी	: 4.75% - 10.34% तक							
कंप्यूटर्स	: 16.21%							
(5)	<p>निर्बोधित पूंजी</p> <p>(क) अचल परिसंपत्तियाँ सीआईटीपीएल ने बताया है कि उसका प्रस्ताव, वर्तमान कटेनर प्रहस्तन उपकरणों के अलावा; इस वर्ष 4 आरएमक्पूसी और 8 आरटीजीज (खरीदने और) प्रचालनरत करने का है। इस विषय में कार्य आदेश पहले ही जारी कर दिए गए हैं। इसने वर्ष 2012 में इस मद में रु. 247.68 करोड़ के पूंजी व्यय का अनुमान लगाया है। सीआईटीपीएल इस संबंध में</p>							

निम्नलिखित बिंदुओं पर स्पष्टीकरण दें -																			
<p>(i) सीआईटीपीएल ने क्रनों की लागत के अनुमान में प्रति आरएमक्यूसी 6495000 अमरीकी डालर और प्रति आरटीजी 1340000 अमरीकी डालर की बुनियादी दरों पर विचार किया है। सीआईटीपीएल इन बुनियादी लागतों के समर्थन में कार्य आदेशों तथा क्रय समझौतों की प्रतियां पेश करें।</p>	<p>सीआईटीपीएल ने 4 अदद आरएमक्यूसी, 8 अदद आरटीजीसी और स्ट्रडर्स के लिये आपूर्तिकर्ताओं को जारी किये गए वर्क-आर्डर्स की प्रतियां प्रस्तुत की हैं। सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत कार्य आदेशों (वर्क आर्डर्स) की प्रतियों का खीरा संक्षेप में नीचे दिया गया है :-</p>	<table><tr><th>क्र.</th><th>वर्गीकरण</th><th>राशि</th><th>अभ्युक्तिता</th></tr><tr><td>1.</td><td>स्वीकृति पत्र सं. सीआईटीपीएल / ईएनजी / क्यूसी/ 01 दिनांक 3 मई 2011. 4 अदद क्यूसी स्ट्रडर्स के बिना. यूनिट लागत: अम.डालर 6340000</td><td>अम.डा. 25360000</td><td>4अदद क्यूसी प्रचालित करने का अनुसूचित समय दोनों पक्षों द्वारा एलओए हस्ताक्षर करने की तिथि से 52 सप्ताह के भीतर</td></tr><tr><td>2.</td><td>स्वीकृति पत्र सं. सीआईटीपीएल / ईएनजी / आरटीजी/ 01 दिनांक 3 मई 2011. 8 अदद आरटीजी के लिये स्ट्रडर्स के बिना. यूनिट लागत: अम. डालर 1185000</td><td>अम.डा. 9480000</td><td>8अदद आरटीजी प्रचालित करने का अनुसूचित समय दोनों पक्षों द्वारा एलओए हस्ताक्षर करने की तिथि से 52 सप्ताह के भीतर</td></tr><tr><td>3.</td><td>क्रय आदेश सं. सीआईटीपीएल / ईएनजी / 2011/ 19 दिनांक 4 मई 2011. क्यूसी और आरटीजी के लिये आरएम स्ट्रडर्स की खरीद के लिये</td><td>एसजी डा. 1844000</td><td>क्रय आदेश सीधे क्रन आपूर्तिकर्ता को देने की तिथि से 18 से 20 सप्ताह के भीतर डिलीवरी</td></tr></table>	क्र.	वर्गीकरण	राशि	अभ्युक्तिता	1.	स्वीकृति पत्र सं. सीआईटीपीएल / ईएनजी / क्यूसी/ 01 दिनांक 3 मई 2011. 4 अदद क्यूसी स्ट्रडर्स के बिना. यूनिट लागत: अम.डालर 6340000	अम.डा. 25360000	4अदद क्यूसी प्रचालित करने का अनुसूचित समय दोनों पक्षों द्वारा एलओए हस्ताक्षर करने की तिथि से 52 सप्ताह के भीतर	2.	स्वीकृति पत्र सं. सीआईटीपीएल / ईएनजी / आरटीजी/ 01 दिनांक 3 मई 2011. 8 अदद आरटीजी के लिये स्ट्रडर्स के बिना. यूनिट लागत: अम. डालर 1185000	अम.डा. 9480000	8अदद आरटीजी प्रचालित करने का अनुसूचित समय दोनों पक्षों द्वारा एलओए हस्ताक्षर करने की तिथि से 52 सप्ताह के भीतर	3.	क्रय आदेश सं. सीआईटीपीएल / ईएनजी / 2011/ 19 दिनांक 4 मई 2011. क्यूसी और आरटीजी के लिये आरएम स्ट्रडर्स की खरीद के लिये	एसजी डा. 1844000	क्रय आदेश सीधे क्रन आपूर्तिकर्ता को देने की तिथि से 18 से 20 सप्ताह के भीतर डिलीवरी	
	क्र.	वर्गीकरण	राशि	अभ्युक्तिता															
	1.	स्वीकृति पत्र सं. सीआईटीपीएल / ईएनजी / क्यूसी/ 01 दिनांक 3 मई 2011. 4 अदद क्यूसी स्ट्रडर्स के बिना. यूनिट लागत: अम.डालर 6340000	अम.डा. 25360000	4अदद क्यूसी प्रचालित करने का अनुसूचित समय दोनों पक्षों द्वारा एलओए हस्ताक्षर करने की तिथि से 52 सप्ताह के भीतर															
	2.	स्वीकृति पत्र सं. सीआईटीपीएल / ईएनजी / आरटीजी/ 01 दिनांक 3 मई 2011. 8 अदद आरटीजी के लिये स्ट्रडर्स के बिना. यूनिट लागत: अम. डालर 1185000	अम.डा. 9480000	8अदद आरटीजी प्रचालित करने का अनुसूचित समय दोनों पक्षों द्वारा एलओए हस्ताक्षर करने की तिथि से 52 सप्ताह के भीतर															
3.	क्रय आदेश सं. सीआईटीपीएल / ईएनजी / 2011/ 19 दिनांक 4 मई 2011. क्यूसी और आरटीजी के लिये आरएम स्ट्रडर्स की खरीद के लिये	एसजी डा. 1844000	क्रय आदेश सीधे क्रन आपूर्तिकर्ता को देने की तिथि से 18 से 20 सप्ताह के भीतर डिलीवरी																
	<p>तदनन्तर, सीआईटीपीएल ने, दिनांक 28 दिसंबर 2011 के अपने ईमेल के माध्यम से, क्रनों के आपूर्तिकर्ता को रु 2183.44 लाख के अग्रिम भुगतान और आंशिक भुगतान के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत किया।</p>																		
<p>(ii) पूंजी लागत के अनुमान के लिये सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत गणनाओं से देखा गया है कि सीआईटीपीएल ने, इसके द्वारा प्रस्तावित 8आरटीजी की बजाय 10 अदद आरटीजी पर विचार किया है। सीआईटीपीएल स्थिति स्पष्ट करे और तदनुसार अनुमान संशोधित करे।</p>	<p>सीआईटीपीएल ने 5 दिसंबर 2011 के अपने संशोधित प्रस्ताव में आंकड़े ठीक कर लिये हैं।</p>																		
<p>(iii) सीआईटीपीएल ने, ईपीसीजी योजना के अंतर्गत सीमाशुल्क ड्यूटी रियायत की मद में सीमाशुल्क को प्रस्तुत किये जाने वाले बैंक गारंटी मूल्य को आरएमक्यूसी आरटीजी की पूंजी लागत में शामिल कर लिया है। सीमा शुल्क को दी गई बैंक गारंटी निर्यात अनिवार्यता का वचन पूरा करने हेतु सुरक्षा राशि के रूप में है। यह कथित उपकरण के आयात के लिये सीआईटीपीएल द्वारा व्यय की जाने वास्तविक लागत नहीं है। इस विषय में संबंधित</p>	<p>ईपीसीजी योजना के अंतर्गत आयातकर्ता को रियायती दर पर पूंजीगत सामान आयात करने की इजाजत है। आयातकर्ता को सीमा शुल्क ड्यूटी में प्रदत्त रियायत के लिये उसके द्वारा बैंक गारंटी दी जानी है। यदि आयातकर्ता योजना के अंतर्गत निर्यात अनिवार्यता पूरी करता है तो बैंक गारंटी उसे लौटा दी जाती है। यह स्थिति वैसी ही कि जैसे आयातकर्ता सामान्य सीमाशुल्क ड्यूटी का भुगतान करे और अनिवार्यता पूरी करने के बाद सीमाशुल्क ड्यूटी का रिफंड प्राप्त कर ले। जहां तक सीआईटीपीएल का संबंध है, इसने पूरी सीमा शुल्क ड्यूटी भरी / अद्य की है - कुछ नकद और कुछ बैंक गारंटी के रूप में। इसलिये अनुरोध है कि जब तक निर्यात</p>																		

<p>लागत, बैंको को देय बैंक गारंटी कमीशन हो सकता है जो सामान्य उपरिख्य में पहले ही शामिल किया गया है। उपरोक्त को देखते हुए सीआईटीपीएल, क्रेनों की पूंजी लागत में से बैंक गारंटी का मूल्य निकाल दे।</p>	<p>अनिवार्यता पूरी की जाती है, बैंक गारंटी राशि को पूंजीगत व्यय का हिस्सा ही माना जाए।</p>																																																
<p>(iv) सीआईटीपीएल ने कुछ अवधारणाओं, यथा, 1आरएमक्यूसी प्रति 200000 टीईयू माल बुलाई और प्रति आरएमक्यूसी 3आरटीजी के आधार पर अतिरिक्त कंटेनर प्रहस्तन उपकरण की आवश्यकता का अनुमान तैयार किया है। सीआईटीपीएल की अवधारणाओं को मानते हुए और वर्ष 2012 से 2014 के लिये सीआईटीपीएल द्वारा विचार किये गए अनुमानित यातायात के आधार पर अतिरिक्त कंटेनर प्रहस्तन उपकरण की आवश्यकता की गणना की गई है, और नीचे सारणीबद्ध है :-</p> <table><tr><th>वर्ष</th><th>2012</th><th>2013</th><th>2014</th></tr><tr><td>यातायात टीईयू</td><td>58500</td><td>789750</td><td>1068163</td></tr><tr><td>आवश्यक आरएमक्यूसी की संख्या (20000 टीईयू / प्रति आरएमसी पर)</td><td>3</td><td>4</td><td>6</td></tr><tr><td>वर्तमान आर एम क्यूसी</td><td>3</td><td>3</td><td>3</td></tr><tr><td>अतिरिक्त आवश्यकता</td><td>-</td><td>1</td><td>3</td></tr><tr><td>सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तावित</td><td>4</td><td>4</td><td>4</td></tr><tr><td>अत्यधिक/फालतू</td><td>4</td><td>3</td><td>1</td></tr><tr><td>आवश्यक आरटीजी की संख्या (प्रति आरएमक्यूसी-3)</td><td>3</td><td>12</td><td>18</td></tr><tr><td>वर्तमान आरटीजी (एलए के अनुसार)</td><td>10</td><td>10</td><td>10</td></tr><tr><td>अतिरिक्त आवश्यकता</td><td>-</td><td>2</td><td>8</td></tr><tr><td>सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तावित</td><td>8</td><td>8</td><td>8</td></tr><tr><td>अत्यधिक / फालतू</td><td>8</td><td>8</td><td>-</td></tr></table> <p>जैसाकि ऊपर से देखा जा सकता है, प्रदान किये जाने के लिये अनुमानित अतिरिक्त कंटेनर प्रहस्तन उपकरण या तो आवश्यकता से अधिक है या उसकी आवश्यकता से बहुत पहले अर्जित किये जाने के लिये अनुमानित है। उपरोक्त को देखते हुए, सीआईटीपीएल अतिरिक्त उपकरणों की मात्रा और उनको प्रचालित करने की समीक्षा करे ताकि अतिरिक्त पूंजी लागत की मद में उपयोगकर्ताओं पर बोझ कम किया जा सके।</p>	वर्ष	2012	2013	2014	यातायात टीईयू	58500	789750	1068163	आवश्यक आरएमक्यूसी की संख्या (20000 टीईयू / प्रति आरएमसी पर)	3	4	6	वर्तमान आर एम क्यूसी	3	3	3	अतिरिक्त आवश्यकता	-	1	3	सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तावित	4	4	4	अत्यधिक/फालतू	4	3	1	आवश्यक आरटीजी की संख्या (प्रति आरएमक्यूसी-3)	3	12	18	वर्तमान आरटीजी (एलए के अनुसार)	10	10	10	अतिरिक्त आवश्यकता	-	2	8	सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तावित	8	8	8	अत्यधिक / फालतू	8	8	-	<p>7 अदद आरएमक्यूसी, 20 मूव प्रति घंटे के जीसीआर बैचमार्क और 1.33 का बॉक्स अनुपात 1.14 लाख टीईयू की कुल क्षमता देता है। 2014 में 10.7 लाख टीईयू की क्षमता आवश्यकता को कुल 7आरएमक्यूसी की आवश्यकता है। वर्ष 2012 और 2013 में आने के लिये अनुमानित कंटेनर यातायात को खाली करने / लादने के लिये हो सकता है सभी क्रेनों की जरूरत न हो, किन्तु पोतों की त्वरित वापसी का वावदा करके और उसे निभाकर टर्मिनल की ओर अनुमानित यातायात खींच कर लाने के लिये यह जरूरी है। क्षमता निर्माण पर अन्य प्रश्नों के उत्तर में पहले ही बताया जा चुका है कि वर्तमान और शीघ्र ही आने वाले टर्मिनलों में पोतों त्वरित वापसी हासिल करने के लिये उपकरणों / मशीनों की तुलना में यदि सीआईटीपीएल चुनौती का जवाब देने के लिये उपकरण हासिल नहीं करता है तो लड़ने से पहले ही बुद्ध हार जाएगा। इसलिये, निवेदन है कि उपकरण आवश्यकता से ज्यादा नहीं हैं। अतिरिक्त उपकरण प्रोजेक्ट के यातायात को हासिल करने के लिये रणनीतिक औजार हैं।</p>
वर्ष	2012	2013	2014																																														
यातायात टीईयू	58500	789750	1068163																																														
आवश्यक आरएमक्यूसी की संख्या (20000 टीईयू / प्रति आरएमसी पर)	3	4	6																																														
वर्तमान आर एम क्यूसी	3	3	3																																														
अतिरिक्त आवश्यकता	-	1	3																																														
सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तावित	4	4	4																																														
अत्यधिक/फालतू	4	3	1																																														
आवश्यक आरटीजी की संख्या (प्रति आरएमक्यूसी-3)	3	12	18																																														
वर्तमान आरटीजी (एलए के अनुसार)	10	10	10																																														
अतिरिक्त आवश्यकता	-	2	8																																														
सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तावित	8	8	8																																														
अत्यधिक / फालतू	8	8	-																																														
<p>(v)(क) सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2012 में विचार किये गए रु.247.68 करोड़ के पूंजी व्यय में कार्यशाला एवं अन्य सहायक उपकरण में से प्रत्येक पर रु.4.5 करोड़ (का व्यय) भी शामिल है। सीआईटीपीएल अपने अनुमान के समर्थन में दस्तावेजी सबूत भी प्रस्तुत करे और इनके साथ इस</p>	<p>आदेश दिये जा रहे नये उपकरण के अनुरक्षण के लिये सीआईटीपीएल को अतिरिक्त कार्यशालाओं और भंडार की आवश्यकता है। सीआईटीपीएल का कार्यशाला और भंडार क्यू 2 (दूसरी तिमाही) 2012 में निर्माण करने का प्रस्ताव है। (सीआईटीपीएल ने अपने अनुमानों के समर्थन में कोई दस्तावेजी सबूत प्रस्तुत नहीं किया है।)</p>																																																

	गर्द पर परिकल्पित निर्माणों का ब्योरा, वर्तमान स्थिति और प्रचालित किये जाने का अनुमानित समय भी प्रस्तुत करें।																									
	(ख) सीआईटीपीएल ने वर्ष 2013 में अतिरिक्त याड, रेल संपर्क (रेलमार्ग) इत्यादि के विकास की मद में रु. 30.00 करोड़ के अतिरिक्त निवेश पर विचार किया है। सीआईटीपीएल, इस मद पर परिकल्पित निर्माणों के ब्योरे, वर्तमान स्थिति और उनके आरंभ करने के अनुमानित समय के साथ, उपरोक्त अनुमानों के समर्थन में दस्तावेजी सबूत प्रस्तुत करें।	सीआईटीपीएल ने एक निजी फर्म से इसके द्वारा प्राप्त किये गए अपरिपक्व (अनन्तिम) लागत अनुमान दिनांक 30 नवंबर 2011 की एक प्रति प्रस्तुत की है। कच्चे (रुद्र) लागत अनुमान का ब्योरा नीचे दिया गया है :- <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्रम सं.</th><th>ब्योरा</th><th>राशि (रु. लाखों में)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td>अनुसंधान, डिजाइन एवं अनुमोदन</td><td>55.50</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>स्थान स्वीकृति कार्य</td><td>148.00</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>मिट्टी कार्य</td><td>168.50</td></tr> <tr> <td>4.</td><td>पक्के फर्श का कार्य/निर्माण</td><td>2183.00</td></tr> <tr> <td>5.</td><td>यूटिलिटीज</td><td>851.00</td></tr> <tr> <td>6.</td><td>विविध</td><td>296.00</td></tr> <tr> <td></td><td>कुलयोग</td><td>3700.00</td></tr> </tbody> </table>	क्रम सं.	ब्योरा	राशि (रु. लाखों में)	1.	अनुसंधान, डिजाइन एवं अनुमोदन	55.50	2.	स्थान स्वीकृति कार्य	148.00	3.	मिट्टी कार्य	168.50	4.	पक्के फर्श का कार्य/निर्माण	2183.00	5.	यूटिलिटीज	851.00	6.	विविध	296.00		कुलयोग	3700.00
क्रम सं.	ब्योरा	राशि (रु. लाखों में)																								
1.	अनुसंधान, डिजाइन एवं अनुमोदन	55.50																								
2.	स्थान स्वीकृति कार्य	148.00																								
3.	मिट्टी कार्य	168.50																								
4.	पक्के फर्श का कार्य/निर्माण	2183.00																								
5.	यूटिलिटीज	851.00																								
6.	विविध	296.00																								
	कुलयोग	3700.00																								
	(ग) सीआईटीपीएल नोट करें कि नियोजित पूंजी के लिये पूर्ण निर्मित और कार्य रूप में लादी गई परिसंपत्तियां ही गिनी जाएगी और जिनका निर्माण कार्य चल रहा (अधूरा) होगा, वह नियोजित पूंजी में शामिल नहीं किया जाएगा। सीआईटीपीएल इसकी पुष्टि सूचना दें।																									
(ख)	कार्यकारी पूंजी																									
(i)	सीआईटीपीएल, क्रम सं.ख (xviii) (क) एवं (ख) पर उद्धृत बिंदुओं के अनुरूप, विविध ऋणदाताओं के उस अनुमानित मूल्य की समीक्षा करें जो उसके द्वारा 2012 से 2014 के लिये विचार किया गया है।	सीआईटीपीएल ने फॉर्मेट बी में आवश्यक शुद्धियां लगा दी हैं। (सशोधित लागत विवरणी में, सीआईटीपीएल ने विविध ऋणदाताओं से राजस्व भाग का अग्रिम भुगतान अलग कर दिया है। किन्तु, उसने कटेनरों के सीमाशुल्क अभिरक्षकों के रूप में दिये गए बैंक गारंटी मूल्य को विविध ऋणदाताओं में बरकरार रखा है।)																								
(ii)	सीआईटीपीएल, वर्ष 2012 से 2014 के लिये कार्यकारी पूंजी के इन्वेंटरी अवयव के अनुमानन में भंडार की खपत के मूल्य के रूप में मरम्मत और अनुरक्षण खर्चों के 25% पर विचार करने का आधार प्रस्तुत करें।	सीआईटीपीएल ने बताया है कि यह आमतौर पर अनुमानित सामान्य नियम (थबरुल) पर आधारित है।																								
(iii)	(क) सीआईटीपीएल ने बताया है कि इसने खरीदे गए सामान और सेवाओं के लिये 15 दिन की उधारी के रूप में वर्तमान देनदारियों का आकलन किया है। सीआईटीपीएल वर्ष 2010 और 2011 के लिये वास्तविक प्रचालित देनदारियों के सदर्म से अपने आकलन / निर्धारण का औचित्य बताए।	वर्ष 2009 और 2010 में इसकी प्रचालित देनदारियां क्रमशः रु. 2685 लाख और रु. 2903 लाख थी जिसमें पूंजीगत सामान के लिये लेनदारों क्रमशः रु. 2848 लाख और रु. 2785 लाख भी शामिल थे। वर्तमान देनदारियों का स्तर निर्धारित / सुनिश्चित करने के लिये इन्हें अलग रखा गया है। वर्ष 2009 में रु. 37 लाख और वर्ष 2010 में रु. 138 लाख की वर्तमान देनदारियों की तुलना में, वर्ष 2012 से 2014 तक के लिये विचार किये गए प्रोजेक्शन तर्कसंगत हैं।																								
	(ख) सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत गणनाओं से यह देखा गया है कि प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रमिक अनुरक्षण श्रमिक, उपकरण किराया प्रभार और प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय के संबंध में अनुमानित खर्चों को वर्ष 2012 से 2014 तक के लिये 15 दिन की उधारी पर वर्तमान देनदारियों के अनुमानन में सीआईटीपीएल द्वारा विचार नहीं किया गया है।	सामान्य रूप से ये उस माह के अंतिम दिन भुगतान कर दिये जाते हैं। जिस माह ये देय हो जाते हैं।																								
(घ)	दरमान																									
(i)	सीआईटीपीएल ने, अपने प्रचालित प्रशुल्क में 15%	प्रहस्तन उपकरणों में वृद्धि करके सीआईटीपीएल बेहतर और अधिक तेज																								

	की वृद्धि करते हुए अपना प्रस्तावित दरमान तैयार किया है। सीआईटीपीएल उत्पादकता सुधारों के उन लाभों की सूची दे जो वह, इस वृद्धि को जायज ठहराते हुए उपयोगकर्ताओं को प्रदान करेगा।	पात वापसी समय से उपयोगकर्ताओं की सेवा करेगा। उपयोगकर्ता को पत्तन में कम समय लगाना पड़ेगा।
(ii)	सीआईटीपीएल ने वर्तमान दरमान में, नोटों (टिप्पणियों) को एक स्थान से दूसरे स्थान पर स्थानान्तरित करने समेत, विभिन्न उप-खंडों के अंतर्गत प्रदत्त नोटों के साथ-साथ परिभाषाओं, शर्तों, शीर्षों आदि में अनेक परिवर्तन प्रस्तावित किये हैं। सीआईटीपीएल, अलग कॉलम में प्रत्येक फेर बदल के लिये कारण देते हुए, तालिका के रूप में वर्तमान दरमान और प्रस्तावित दरमान की तुलनात्मक स्थिति प्रदान करे।	सीआईटीपीएल ने वर्तमान दरमान की धारा / के खंड 3 के अंतर्गत वर्तमान परिभाषाओं और नोटों के साथ प्रस्तावित परिभाषाओं और नोटों की तुलनात्मक स्थिति, प्रस्तावित परिवर्तन के लिये कारणों के साथ प्रस्तुत किया है।
(iii)	सीआईटीपीएल ने "परिभाषाएं और शर्तों के अंतर्गत" शीर्षक पैराग्राफ में, "समय-समय पर" शब्द डालकर और "इसके कटेनर टर्मिनल पर" के स्थान पर "सीआईटीपीएल" शब्द लगाकर परिवर्तन प्रस्तावित किये हैं। इन परिवर्तनों की आवश्यकता स्पष्ट की जाए।	अधिक स्पष्टता के लिये सटीकता के लिये परिवर्तन किये गये हैं।
(iv)	(क) "अतिविशाल कटेनर (ओवर डाइमेंशनल कटेनर)", "रीफर" और "पोतान्तरण कटेनर" शब्दों की वर्तमान परिभाषाएं सुधारने / बदलने के लिये प्रस्तावित हैं। इसकी आवश्यकता स्पष्ट की जाए।	"अतिविशाल कटेनर (ओवर डाइमेंशनल कटेनर)" शब्दों में "कोना ढालने वाली समस्या के बाक्सों समेत" शब्द हटा दिए गए हैं।
	(ख) सीआईटीपीएल ने "बान्डेड ट्रकिंग", "आईसीडी कटेनर" और "पर लिफ्ट" (बचा हुआ ट्रकिंग, आई सीडी कटेनर और प्रतिपाली) शब्दों के लिये परिभाषाएं प्रस्तावित की हैं। इनकी आवश्यकताएं स्पष्ट की जाए।	इन शब्दों को वर्तमान दरमान में समाहित नहीं किया जा सका है और प्रचालनों की अधिक स्पष्टता के लिये इन्हें शामिल किया गया है।
(v)	(क) "सामान्य शर्तों" के अंतर्गत वर्तमान धारा 2.2 के प्रस्तावित हटाए जाने के कारण स्पष्ट करें। यह धारा खतरनाक कार्गो कटेनर्स / अतिविशाल कटेनर्स पर प्रभार लगाने को गवर्न करते हैं।	"सामान्य शर्तों" के अंतर्गत वर्तमान धारा 2.2 पर प्वाइंट, जो खतरनाक कार्गो कटेनर्स / अतिविशाल कटेनर्स के लिये प्रभार लगाए जाने को गवर्न करते हैं, प्रस्तावित दरमान की धारा 2 (iii) (e) में समाविष्ट किया गया है।
	(ख) सीआईटीपीएल ने सामान्य शर्तों की वर्तमान धाराओं 2.3, 2.5 और 2.9 में कुछ परिवर्तन प्रस्तावित किये हैं। इनकी आवश्यकता को स्पष्ट किया जाए।	धाराएं 2.3, 2.5 और 2.9 प्रस्तावित दरमान में क्रमशः 2(v), 2(x) और 2(vii) के रूप में शामिल किया गया है। (सीआईटीपीएल ने उपरोक्त धाराओं में फेरबदल की आवश्यकता को स्पष्ट नहीं किया है।)
(vi)	सीआईटीपीएल, अनुप्रयोग (अप्लिकेशन) शीर्षक के अंतर्गत एक अलग खंड, जिस में दो नए प्रावधान हैं, प्रस्तावित करने की आवश्यकता बताए।	आयात और निर्यात दरों और पोतान्तरण कटेनर दरों के प्रभाव क्षेत्र और अनुप्रयोज्यता को स्पष्ट करने के लिये दो नए खंड जोड़े गए हैं।
(vii)	सीआईटीपीएल ने प्रस्तावित दरमान के खंड 4.3.4 पर कटेनर की टर्मिनल से रेलयार्ड अथवा उल्टे क्रम में अतिरिक्त हलचल के लिये नई दरें प्रस्तावित की हैं। एक 20' कटेनर (खाली एवं भरे हुए) के लिये प्रस्तावित दर रु. 2875/- है। सीआईटीपीएल वह लागत व्यय सहित आधार प्रस्तुत करे जिससे रु. 2875/- की दर परिगणित की गई है। साथ ही,	सीआईटीपीएल ने निम्नलिखित को समाविष्ट करने के लिये खंड (धारा) 4.3.4 पर कटेनर की टर्मिनल से-रेलयार्ड अथवा उल्टे क्रम में अतिरिक्त हलचल के लिये नई व्यापक दरें प्रस्तावित की हैं: 1. कटेनर यार्ड में लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ हलचल 2. कटेनर यार्ड से रेलयार्ड को परिवहन 3. रेल तक लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ हलचल

	वह वर्ष 2012 से 2014 तक के वर्षों में इस मद में उत्पन्न होने वाले अतिरिक्त राजस्व का ब्योरा, संबंधित गणनाओं के साथ दे।	
(viii)	(क) सीआईटीपीएल ने वर्तमान शीर्ष "पोत (रोस्टोव) के भीतर ही कंटेनर स्थलान्तरित करने के लिये प्रभार" के अंतर्गत "शट आउट कंटेनरों" हेतु प्रशुल्क भी शामिल किया है। वर्तमान दरमान में इसे खंड 3.10 पर एक अलग खंड के रूप में दिया गया है। कथित प्रावधान को स्थलान्तरित करने का कारण बताया जाये।	उपयोग और स्पष्टता की सरलता के लिये 'खंड' को "पोत (रेल्टोव) के भीतर कंटेनरों के स्थलान्तरण" के साथ आमेलित कर दिया गया है। (नए दरमान में खंड 4.7)
	(ख) सीआईटीपीएल ने 20' विदेशी कंटेनर के लिये लागू "शट आउट कंटेनर" की दर में, इसके द्वारा प्रस्तावित 15% की सामान्य वृद्धि के मुकाबले 30% की वृद्धि प्रस्तावित की है।	हमारे प्रस्ताव में यह टाइपिंग संबंधी है और दिनांक 5 दिसंबर 2011 के इसके पत्र में प्रस्तुत संशोधित दरमान में यह गलती सुधार ली गई है।
(ix)	सीआईटीपीएल ने वर्तमान खंड 3.12.13 विविध प्रभार को प्रस्तावित दरमान (प्रस्तावित दरमान का खंड 4.9) को "अतिरिक्त प्रभार" नाम देने का प्रस्ताव किया है। इसके अलावा, इसने निम्नलिखित नई प्रशुल्क मदों को इस शीर्ष के अन्तर्गत शामिल करने का प्रस्ताव किया है।	
	(क) कंटेनरों का किसी अन्य रेल हेड या सीएचपीटी परिसर के भीतर किसी अन्य टर्मिनल तक परिवहन	यह सीएचपीटी परिसर में पड़ोसी टर्मिनल से (जिसका कोई रेल हेड नहीं है) अथवा अन्य टर्मिनलों इत्यादि से सीआईटीपीएल तक रेल प्रचालनों के लिये कंटेनरों की हलचल समेटने के लिये आवश्यक है।
	(ख) कंटेनरों की लॉडिंग / अनलॉडिंग	उपयोगकर्ताओं द्वारा अप्रभारित अतिरिक्त सेवाएं।
	(ग) कट-ऑफ टाइम के बाद कार्गो प्राप्त करना	संशोधित दरमान में दोहरा अब निकाल दिया गया है।
	(घ) सीबे लदान	संशोधित दरमान में अब हटा दिया गया है।
	(ङ) शू-बिन का प्रहस्तन	
	(च) कंटेनर सफाई प्रभार	
	(छ) कार्गो के साथ / बिना ट्रेलरों को तौलना	यदि सीमा शुल्क अधिकारी इसकी मांग करते हैं तो इस की आवश्यकता पड़ती है।
	(ज) कंटेनरों को मरने / खाली करने तथा सील काटने / तोड़ने से संबंधित "सीमा शुल्क निरीक्षण प्रभार" के अंतर्गत उप-मदें	उप-मदें निकाल दी गई हैं और मद को पिछले दरमान के अनुसार "ऑन व्हील" सीमा शुल्क में बहाल कर दिया गया है।
	सीआईटीपीएल इस संबंध में निम्नलिखित बातें स्पष्ट करें :- (i) ऊपर क्रम सं. (क) पर नई प्रशुल्क मद, प्रस्तावित दरमान के खंड 4.3.4 पर नई प्रशुल्क मद का दोहराव लगती है।	दोहराव पर खेद है और इसे निकाला जाना है। इसे प्रस्तुत संशोधित दरमान में ठीक किया गया है।
	(ii) सीआईटीपीएल लागत विवरणियों की सहायता से नई प्रस्तावित प्रशुल्क मदों का औचित्य बताएं और वर्ष 2012 से 2014 तक प्रत्येक वर्ष के लिये प्रत्येक प्रस्तावित प्रशुल्क मद के अंतर्गत अर्जित होने के लिये प्रस्तावित अतिरिक्त आय, इनकी गणनाओं के साथ पेश करें।	
	(iii) "विविध प्रभार" के अन्तर्गत वर्तमान धाराओं के प्रस्तावित संशोधन के अलावा, सीआईटीपीएल ने	हम इस आबखारवेशन से सहमत हैं और परिभाषाएं, दस्तावेजों का जारी किया जाना, कंटेनर की स्थिति में बदलाव, पोतलदान स्थिति में बदलाव,

	<p>"अतिरिक्त प्रभार" नाम के खंड के अंतर्गत अनेक नए नोट्स भी प्रस्तावित किये हैं जो इसके द्वारा प्रस्तावित नई प्रशुल्क मदों पर आधारित लगती हैं। फिर भी, ऐसा लगता है कि कुछ नोट्स, जैसे, दस्तावेज जारी करना, कटेनर की स्थिति बदलना, पोत लदान स्थिति में बदलाव, इत्यादि किसी प्रशुल्क मद से संबंधित नहीं हैं। सीआईटीपीएल वर्तमान धाराओं में संशोधन प्रस्तावित करने और प्रत्येक नई धारा को प्रस्तावित करने का कारण स्पष्ट करे।</p>	<p>को संशोधित दरमान में से निकाल दिया गया है।</p>
	<p>(iv) सीआईटीपीएल नया नोट 17 प्रस्तावित दरमान में खंड 4.9 अतिरिक्त प्रभार के अंतर्गत संबंधित दस्तावेज पेश करने में विलंब प्रस्तावित करने की प्रासंगिकता स्पष्ट करे।</p>	<p>इसे संशोधित दरमान से निकाल दिया गया है।</p>
(x)	<p>(क) अतिविज्ञान कटेनरों से संबंधित भंडारण प्रभार के अंतर्गत वर्तमान नोट अनुबंधित करता है कि भंडारण प्रभार अलग-अलग कटेनरों द्वारा घरे गए ग्राउंड स्लॉटों की वास्तविक संख्या पर आधारित होंगे। सीआईटीपीएल ने इस प्रावधान को इस सीमा तक संशोधित करने का प्रस्ताव किया है कि कटेनरों पर सामान्य भंडारण प्रभार का सीमा गुना प्रभार होगा। प्रस्तावित संशोधन का औचित्य बताएं।</p>	<p>वह, यह सुनिश्चित करने के लिये है कि प्रभारों में उपयोगकर्ताओं के लिये सब कुछ स्पष्ट है और कुछ भी अस्पष्ट नहीं है। ऐसे कटेनरों में कोई भी स्टेकिंग संभव नहीं है, इसलिये हमने सामान्य प्रभारों को सीमा गुना प्रभार प्रस्तावित किया है।</p>
	<p>(ख) सीआईटीपीएल ने 3.12.8 पर वर्तमान नोट निकालने का प्रस्ताव किया है जो केवल आईसीडी कटेनरों के मामले में कटेनरों की आईसीडी को / से केवल रेल द्वारा हलचल के मामले में प्रदत्त भंडारण दरों और निःशुल्क समय लागू करने को गवर्न करता है। सीआईटीपीएल ने वर्तमान नोट 3.12.9 भी निकालने का प्रस्ताव किया है जो उन सामान्य आयात कटेनरों के संबंध में निःशुल्क अवधि की ग्राह्यता को गवर्न करता है जो बाद में या तो एलसीएल अथवा आईसीडी कटेनरों के मोड में बदल जाते हैं इसी तरह इसने वर्तमान नोट 3.12.12 भी निकालने का प्रस्ताव किया है जो निर्यात कटेनरों के लिये ग्राउंड स्लॉट आरक्षित करने को गवर्न करता है। प्रस्तावित निकाले जाने का कारण बताएं।</p>	<p>ये बाहर अनायास ही छूट गई थी और अब पेश किये गये संशोधित दरमान में जोड़ दी गई है।</p>
	<p>(ग) सीआईटीपीएल ने "नीलाम कटेनर्स" के लिये लागू भंडारण प्रभार से संबंधित एक नया नोट लाने का प्रस्ताव किया है। सीआईटीपीएल उसकी आवश्यकता स्पष्ट करे।</p>	<p>यह नीलाम कटेनरों पर, उनके खाली हो जाने के बाद, लागू दरों पर स्पष्टता लाने के लिये है।</p>
(xi)	<p>वर्तमान दरमान में कूड़ा-कचरा हटाने के लिये प्रदत्त प्रभार लेवी के यूनिट के रूप में 1/2 घनमीटर विनिर्दिष्ट करते हैं और इसकी दर प्रति लेवी यूनिट रु. 257.40 है। सीआईटीपीएल ने लेवी का यूनिट "प्रति ट्रक दौरा" बदलने का प्रस्ताव किया है और प्रस्तावित दरमान में रु. 5500/- (प्रति यूनिट / ट्रक दौरा) प्रस्तावित किया है। लेवी के यूनिट में बदलाव</p>	<p>सीआईटीपीएल ने लेवी का यूनिट बदलने का प्रस्ताव किया है क्योंकि कूड़े-कचरे का भौतिक आकार मापना बहुत मुश्किल है और हर बार जब भी कचरा हटाया जाएगा पूरे ट्रक की व्यवस्था तो करनी ही पड़ेगी। वर्ष 2012 से 2014 तक के लिये उत्पन्न होने वाली अतिरिक्त आय नगण्य अनुमानित की गई है।</p>

	की आवश्यकता स्पष्ट करें। प्रस्तावित यूनिट दर को लागत के साथ औचित्य बताएं। प्रस्तावित प्रशुल्क मद से अर्जित होने वाली प्रस्तावित अतिरिक्त आय की मात्रा सुनिश्चित करें और 2012 से 2014 तक के प्रत्येक वर्ष के लिये गणना के साथ प्रस्तुत करें।	
(xii)	ताजे पानी की आपूर्ति के लिये प्रमारों के विषय में सीआईटीपीएल ने विदेशी पोतों के लिये वर्तमान दर अम.डा.7.47 प्रति 1000 लिटर पर 20% की वृद्धि और तटीय पोतों के लिये रु.313.74 प्रति 1000 लिटर की लागू दर पर 35% की वृद्धि प्रस्तावित की है। सीआईटीपीएल द्वारा सामान्यतः प्रस्तावित 15% की वृद्धि से अधिक की प्रस्तावित वृद्धि का लागत विवरण के साथ औचित्य बताया जाए। इस मद से उत्पन्न होने वाली प्रस्तावित अतिरिक्त आय की मात्रा सुनिश्चित की जाये तथा 2012 से 2014 तक के वर्षों में से प्रत्येक के लिये गणना के साथ पेश की जाए।	प्रस्तावित वृद्धि 15% ही है और गलती / त्रुटि को दरमान की संशोधित प्रस्तुति में सुधार लिया गया है।
(xiii)	सीआईटीपीएल ने एक नया प्रशुल्क खंड-II (अन्य सेवाएं) प्रस्तावित किया है जिसमें "प्रवेश-पत्र", "फोटोग्राफी", और "वेब-एक्सेस/अन्य" के लिये प्रभार समावेश है। प्रस्तावित दरों में से प्रत्येक की आवश्यकता का लागत विवरणों के साथ औचित्य बताया जाए। इसके साथ ही इस मद से उत्पन्न होने वाली प्रस्तावित अतिरिक्त आय का, वर्ष 2012 से 2014 तक के प्रत्येक वर्ष का ब्यौरा प्रस्तुत करें।	दरमान की संशोधित प्रस्तुति में से प्रवेश पत्र का खंड निकाल दिया गया है। फोटो ग्राफी को फिल्मों की शूटिंग से प्रभार वसूलने के लिये शामिल किया गया है। ऐसी दरों से अनुमानित आय बहुत ही नगण्य है।

5.2

प्रश्नों का उत्तर देते समय सीआईटीपीएल ने अपने प्रस्ताव में भी फेरबदल किया। सीआईटीपीएल द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तुत मुख्य बातें / अतिरिक्त प्रस्तुतिया सक्षेप में नीचे दी गई हैं :-

- (ii) वर्ष 2009 और 2010 (वास्तविक) के वास्तविकों, अक्टूबर 2011 तक के वास्तविकों के साथ वर्ष 2011 के अनुमानों और वर्ष 2012 से 2014 तक के प्रक्षेपणों के साथ प्रदत्त फार्मट में संशोधित लागत विवरणियां तैयार की गई हैं। संशोधित लागत विवरणियों के आधार पर, वर्ष 2012 से 2014 तक के प्रचालन (पत्तन को देय राजस्व भाग को हिसाब में लिये बिना), नीचे दिये सक्षिप्त विवरण के अनुसार घाटे में जाएंगे :-

ब्यौरा	2009 ए	2010ए	2011ई	2012पी	2013पी	2014पी
कटेनर यातायात	20,100	304,752	450,000	585,000	789,750	1,068,163
आय	451	7,751	13,843	15,375	20,763	27,170
प्रचालन व्यय	497	2,873	4,036	7,125	8,752	10,564
मूल्यहास	713	2,922	2,920	5,350	5,308	5,301
उपनिर्धाय	225	1,257	919	1,525	1,644	1,769
नियोजित पूंजी	58469	56081	53713	72613	70607	65441
आरओसीई @18%	2,589	8,973	8,594	12,833	12,468	11,615
अधिशेष / घाटा	-3572	-8274	-2626	-10441	-6318	-938
आय के % के रूप में अधिशेष / घाटा	-7.92	-1.07	-0.19	-0.68	-0.3	-0.03

ए-वास्तविक

ई-अनुमान

पी-प्राक्षेपण

- (ii) वर्तमान प्रशुल्क के आधार पर सीआईटीपीएल को दिसंबर 2011 तक रु. 144.73 करोड़ का घाटा हुआ है। अगले 3 वर्षों में इसे रु. 176.97 करोड़ का घाटा होगा। रु. 176.97 करोड़ की कमी को पूरा करने के लिये प्रशुल्क में रु. 725.01 प्रति टीईयू अर्थात् वर्तमान लागत के लगभग 25% की वृद्धि करनी पड़ेगी किन्तु सीआईटीपीएल ने प्रशुल्क में आर्वांतर मात्र 15% की वृद्धि के लिये अनुरोध किया है। सीआईटीपीएल ने प्रशुल्क में कम मात्रा में वृद्धि यह सुनिश्चित करने के लिये मांगी है कि पड़ोसी टर्मिनलों से स्पर्धा को देखते हुए दरे अनावश्यक रूप से अधिक / ऊँची न हो जाएं।
- (iii) सीआईटीपीएल का 4 नई क्रेनें और 8 आरटीजी खरीदने का प्रस्ताव है। उपकरण मई 2012 तक चालू हो जाने की संभावना है। आसपड़ोस में आने वाले और इस समय पड़ोस में मौजूद टर्मिनलों में निम्नलिखित उपकरण या तो हैं या उन्हें प्राप्त करने की योजना है :-

क्रम सं.	टर्मिनल	क्वे क्रेनें	आरटीजी
1.	चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमि.	8	24
2.	एल एंड टी कटदूपल्ली (जनवरी 2012 तक पहला चरण)	6	18
3.	कृष्णापत्तनम् (दिसंबर 2011 तक पहला चरण)	6	18
4.	इन्नोर (प्रारंभ)	10	33

- (iv) उपरोक्त की तुलना में, 3 क्वे क्रेनों और 10 आरटीजी के साथ वर्तमान समग्र में सीआईटीपीएल स्पर्धा में आने के लिये बहुत ही पिछड़ी हुई स्थिति में है। सीआईटीपीएल को एक अलग लाभ प्राप्त है कि उसके पास 852 मीटर लंबा क्वे है जिसमें एक समय में 3 पोत सुरक्षित तौर पर समा सकते हैं किन्तु उन पोतों से कंटेनरों को दक्षतापूर्वक उतरवाने / लादने के लिये इसके पास आवश्यक क्रेनें नहीं हैं। यदि तीन पोत पहुंचते हैं तो 700 कंटेनरों वाले एक पोत को खाली करने में, यदि तीनों क्रेनों को ही काम करने दिया जाए, 35 घंटे लगेंगे। किन्तु सामान्यतः जब किसी टर्मिनल में केवल तीन ही क्वे क्रेनें होती हैं तो सामान्यतः एक से अधिक पोत दस्तक नहीं देता है और बर्थ में किया गया मूल्यवान निवेश अप्रयुक्त ही रह जाता है। इसलिये स्पर्धा की वर्तमान स्थिति में पोतों को पत्तन की ओर आकर्षित करने के लिये प्रस्तावित अतिरिक्त उपकरण खरीदना जरूरी है।
- (v) क्रेन निष्पादनता के वर्तमान और विचाराधीन प्रशुल्क चक्र के लिये प्रस्तावित बैचमार्क 20 मूव (हलचल) प्रति घंटा के सीजीआर पर सभी 7 क्रेनें प्रचालित कर देने के बाद बर्थ की क्षमता 11.4 लाख टीईयू प्रतिवर्ष होगी। टर्मिनल ने 2014 में 10.6 लाख टीईयू के कंटेनर यातायात प्रोजेक्ट किया है। क्रेनें 2014 में पूरी तरह उपयोग में लाई जाएंगी और आरंभ में कंटेनरों को जल्दी-जल्दी उतारने के लिये इस्तेमाल की जाएंगी। टर्मिनल पर त्वरित टर्नओवर (टर्नअराउंड) टर्मिनल के व्यावसायिक विकास की रणनीति होगी सीआईटीपीएल ने आगे बताया है कि उसी पत्तन पर अन्य टर्मिनल सीसीटीपीएल ने वर्ष 2010 में 8 क्वे क्रेनें और 24 आरटीजी लगाकर 1140838 टीईयू की मात्रा प्रहस्ति की है।
- (vi) सीआईटीपीएल ने संशोधित लागत विवरणियों में बॉक्स अनुपात 0.99 से 1.33 परिवर्तित किया है। इसने पहले प्रस्तावित प्रति घंटा 25 मूव (हलचल) को बदलकर संशोधित प्रस्ताव में 20 हलचल प्रतिघंटा प्रस्तावित किया है। इस प्रकार, टर्मिनल की वार्षिक क्षमता 1062369 टीईयू से संशोधित कर 1141778 टीईयू की गई है।
- (vii) सीआईटीपीएल ने वर्ष 2011 के लिये पहले प्रस्तावित अनुमानित यातायात 450000 टीईयू को अक्टूबर 2011 तक प्रहस्ति वास्तविक यातायात के आधार पर संशोधित प्रस्ताव में बदलकर 470000 टीईयू कर दिया है। इसने वर्ष 2012 से 2014 तक के लिये प्रोजेक्टेड यातायात वही रखा है जो इसके द्वारा 14 अक्टूबर 2011 के मूल प्रस्ताव में अनुमानित किया गया था।
- (viii) सीआईटीपीएल ने 5 दिसंबर 2011 के अपने संशोधित प्रस्ताव में वर्ष 2012 से 2014 तक के लिये अनुमानित प्रचालन आय, प्रचालन व्यय, मूल्यहास, उपरिव्यय और नियोजित पूजी संशोधित कर दिये हैं। इसके अलावा सीआईटीपीएल ने दिनांक 14 दिसंबर 2011 के अपने पत्र के अंतर्गत इसके द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरणियों में अनुमानित प्रचालन लागत और अनुमानित नियोजित पूजी भी संशोधित कर दिये हैं।
- (ix) दरमान के लागू किये जाने को शासित करने वाली सशर्तताओं में प्रस्तावित कुछ संशोधन वापिस लिये गए हैं।

53 प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर वर्ष 2012, 2013 और 2014 के लिये वित्तीय / लागत स्थिति, जैसी सीआईटीपीएल द्वारा सशोधित समेकित आय और लागत विवरणी में प्रतिबिम्बित की गई है, नीचे तालिका बद्ध है -

(रु लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	अनुमान		
		2012	2013	2014
1.	यातायात (टीईयू में)	585000	789750	1066163
2.	प्रचालन आय	15376	20763	27170
3.	प्रचालन व्यय	7322	8835	10567
4.	मूल्यहास	6350	5306	5301
5.	उपरिव्यय	1525	1644	1769
6.	आरओसीई	11618	11297	10471
7.	शुद्ध अधिशेष / (घाटा) प्रतिलाभ के बाद	(10441)	6318	938
8.	शुद्ध अधिशेष / (घाटा) प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में	(-) 68%	(-) 30%	(-) 3%
9.	तीन वर्षों के लिये औसत	-28%		

6. दिनांक 21 नवंबर 2011 के हमारे पत्र द्वारा सीएचपीटी से कुछ मुद्दों पर सूचना / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। सीएचपीटी ने दिनांक 5 दिसंबर 2011 के अपने पत्र के द्वारा उत्तर दिया था। मांगी गई सूचना और सीएचपीटी का उत्तर एक-दूसरे के सामने नीचे प्रस्तुत है -

क्र. सं.	सूचना / स्पष्टीकरण-प्राधिकरण द्वारा मांगा गया	सीएचपीटी का उत्तर																																																																																																																																								
(1)	फेब्रुअरी वर्ष 2010 में सीआईटीपीएल का वास्तविक यातायात और कंटेनर मिक्स पैटर्न के साथ जनवरी 2011 से अक्टूबर 2011 तक सीआईटीपीएल का वास्तविक यातायात	<p>सीएचपीटी ने संलग्नक के रूप में यातायात विवरण प्रस्तुत किया है। सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरण नीचे दिया गया है:</p> <p>वर्ष 2010 के दौरान प्रहस्तित वास्तविक यातायात</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>माह</th><th>आयात लदा हुआ</th><th>निर्यात लदा हुआ</th><th>आयात खाली</th><th>निर्यात खाली</th><th>प्रदानांतरण</th><th>स्थलांतरण</th><th>कुल योग</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>जन '10</td><td>5799</td><td>4256</td><td>707</td><td>2525</td><td>809</td><td>192</td><td>15278</td></tr> <tr><td>फर '10</td><td>8344</td><td>4333</td><td>617</td><td>2496</td><td>273</td><td>82</td><td>16124</td></tr> <tr><td>मार्च '10</td><td>3878</td><td>5977</td><td>561</td><td>3212</td><td>729</td><td>92</td><td>19330</td></tr> <tr><td>अप्र '10</td><td>11845</td><td>7561</td><td>763</td><td>4801</td><td>497</td><td>134</td><td>25901</td></tr> <tr><td>मई '10</td><td>11100</td><td>7378</td><td>818</td><td>6136</td><td>249</td><td>8</td><td>25751</td></tr> <tr><td>जून '10</td><td>10150</td><td>6476</td><td>888</td><td>5569</td><td>783</td><td>128</td><td>23621</td></tr> <tr><td>जुल '10</td><td>12679</td><td>6350</td><td>713</td><td>5906</td><td>1285</td><td>2</td><td>26926</td></tr> <tr><td>अग '10</td><td>14425</td><td>7230</td><td>1106</td><td>6022</td><td>873</td><td>4</td><td>30220</td></tr> <tr><td>सित '10</td><td>12711</td><td>7594</td><td>1068</td><td>5289</td><td>398</td><td>22</td><td>27062</td></tr> <tr><td>अक्त '10</td><td>14366</td><td>7796</td><td>652</td><td>6096</td><td>398</td><td>22</td><td>29330</td></tr> <tr><td>नव '10</td><td>15967</td><td>8484</td><td>702</td><td>3279</td><td>374</td><td>42</td><td>39858</td></tr> <tr><td>दिस '10</td><td>18103</td><td>11547</td><td>1180</td><td>3985</td><td>443</td><td>14</td><td>39262</td></tr> <tr><td>कुल</td><td>145296</td><td>85431</td><td>9825</td><td>56356</td><td>7109</td><td>730</td><td>304752</td></tr> </tbody> </table> <p>वर्ष 2011 में जनवरी से अक्टूबर 2011 तक प्रहस्तित वास्तविक यातायात</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>माह</th><th>आयात लदा हुआ</th><th>निर्यात लदा हुआ</th><th>आयात खाली</th><th>निर्यात खाली</th><th>प्रदानांतरण</th><th>स्थलांतरण</th><th>कुल योग</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>जन '11</td><td>18792</td><td>14616</td><td>730</td><td>6526</td><td>1043</td><td>14</td><td>41780</td></tr> <tr><td>फर '11</td><td>14365</td><td>12898</td><td>1118</td><td>5716</td><td>500</td><td>84</td><td>34679</td></tr> </tbody> </table>	माह	आयात लदा हुआ	निर्यात लदा हुआ	आयात खाली	निर्यात खाली	प्रदानांतरण	स्थलांतरण	कुल योग	जन '10	5799	4256	707	2525	809	192	15278	फर '10	8344	4333	617	2496	273	82	16124	मार्च '10	3878	5977	561	3212	729	92	19330	अप्र '10	11845	7561	763	4801	497	134	25901	मई '10	11100	7378	818	6136	249	8	25751	जून '10	10150	6476	888	5569	783	128	23621	जुल '10	12679	6350	713	5906	1285	2	26926	अग '10	14425	7230	1106	6022	873	4	30220	सित '10	12711	7594	1068	5289	398	22	27062	अक्त '10	14366	7796	652	6096	398	22	29330	नव '10	15967	8484	702	3279	374	42	39858	दिस '10	18103	11547	1180	3985	443	14	39262	कुल	145296	85431	9825	56356	7109	730	304752	माह	आयात लदा हुआ	निर्यात लदा हुआ	आयात खाली	निर्यात खाली	प्रदानांतरण	स्थलांतरण	कुल योग	जन '11	18792	14616	730	6526	1043	14	41780	फर '11	14365	12898	1118	5716	500	84	34679
माह	आयात लदा हुआ	निर्यात लदा हुआ	आयात खाली	निर्यात खाली	प्रदानांतरण	स्थलांतरण	कुल योग																																																																																																																																			
जन '10	5799	4256	707	2525	809	192	15278																																																																																																																																			
फर '10	8344	4333	617	2496	273	82	16124																																																																																																																																			
मार्च '10	3878	5977	561	3212	729	92	19330																																																																																																																																			
अप्र '10	11845	7561	763	4801	497	134	25901																																																																																																																																			
मई '10	11100	7378	818	6136	249	8	25751																																																																																																																																			
जून '10	10150	6476	888	5569	783	128	23621																																																																																																																																			
जुल '10	12679	6350	713	5906	1285	2	26926																																																																																																																																			
अग '10	14425	7230	1106	6022	873	4	30220																																																																																																																																			
सित '10	12711	7594	1068	5289	398	22	27062																																																																																																																																			
अक्त '10	14366	7796	652	6096	398	22	29330																																																																																																																																			
नव '10	15967	8484	702	3279	374	42	39858																																																																																																																																			
दिस '10	18103	11547	1180	3985	443	14	39262																																																																																																																																			
कुल	145296	85431	9825	56356	7109	730	304752																																																																																																																																			
माह	आयात लदा हुआ	निर्यात लदा हुआ	आयात खाली	निर्यात खाली	प्रदानांतरण	स्थलांतरण	कुल योग																																																																																																																																			
जन '11	18792	14616	730	6526	1043	14	41780																																																																																																																																			
फर '11	14365	12898	1118	5716	500	84	34679																																																																																																																																			

		<table><tr><td>मार्च '11</td><td>16254</td><td>12583</td><td>1449</td><td>5419</td><td>358</td><td>10</td><td>36073</td></tr><tr><td>अप्रै. '11</td><td>15528</td><td>10743</td><td>728</td><td>5516</td><td>822</td><td>138</td><td>33471</td></tr><tr><td>मई '11</td><td>17281</td><td>11541</td><td>1141</td><td>6845</td><td>562</td><td>30</td><td>37400</td></tr><tr><td>जून '11</td><td>19503</td><td>15182</td><td>1074</td><td>6249</td><td>429</td><td>0</td><td>42417</td></tr><tr><td>जुलै '11</td><td>21787</td><td>14318</td><td>1277</td><td>7323</td><td>255</td><td>100</td><td>45080</td></tr><tr><td>अग. '11</td><td>20243</td><td>16134</td><td>1071</td><td>5821</td><td>32</td><td>30</td><td>43131</td></tr><tr><td>सित्त. '11</td><td>18880</td><td>18511</td><td>1181</td><td>4407</td><td>28</td><td>18</td><td>43101</td></tr><tr><td>अक्तू. '11</td><td>21044</td><td>16886</td><td>1088</td><td>3755</td><td>2</td><td>8</td><td>42792</td></tr><tr><td>कुल</td><td>185775</td><td>143399</td><td>10888</td><td>57378</td><td>4029</td><td>430</td><td>399804</td></tr></table>	मार्च '11	16254	12583	1449	5419	358	10	36073	अप्रै. '11	15528	10743	728	5516	822	138	33471	मई '11	17281	11541	1141	6845	562	30	37400	जून '11	19503	15182	1074	6249	429	0	42417	जुलै '11	21787	14318	1277	7323	255	100	45080	अग. '11	20243	16134	1071	5821	32	30	43131	सित्त. '11	18880	18511	1181	4407	28	18	43101	अक्तू. '11	21044	16886	1088	3755	2	8	42792	कुल	185775	143399	10888	57378	4029	430	399804
मार्च '11	16254	12583	1449	5419	358	10	36073																																																																			
अप्रै. '11	15528	10743	728	5516	822	138	33471																																																																			
मई '11	17281	11541	1141	6845	562	30	37400																																																																			
जून '11	19503	15182	1074	6249	429	0	42417																																																																			
जुलै '11	21787	14318	1277	7323	255	100	45080																																																																			
अग. '11	20243	16134	1071	5821	32	30	43131																																																																			
सित्त. '11	18880	18511	1181	4407	28	18	43101																																																																			
अक्तू. '11	21044	16886	1088	3755	2	8	42792																																																																			
कुल	185775	143399	10888	57378	4029	430	399804																																																																			
(ii)	पत्तन की कारोबारी योजना वार्षिक योजना / पंचवर्षीय योजना के अनुसार सीआईटीपीएल टर्मिनल का वर्ष 2011 से 2014 तक के लिये यातायात पूर्वानुमान.	संशोधित अनुमान 2011-12 में प्रोजेक्टड कंटेनर यातायात 408823 टीईयू है और बजट अनुमान 2012-13 में 429054 टीईयू है।																																																																								
(iii)	4 आरएमक्यूसी और 8 आरटीजी जोड़े जाने के प्रस्ताव के साथ, सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत की क्षमता गणना पर सीएचपीटी की टिप्पणी क्षमता गणना में सीआईटीपीएल द्वारा विचार किये गए 0.99 के बॉक्स अनुपात पर पत्तन की टिप्पणी।	<p>उपलब्ध उपकरण-3 आरएमक्यूसी और 10 आरटीजी के साथ मेसर्स सीआईटीपीएल ने निम्नलिखित यातायात माल बुलाई का प्रहस्तन किया है।</p> <p>सितंबर 2009 से दिसंबर 2009 - 20100 टीईयू जनवरी 2010 से दिसंबर 2010 तक - 304752 टीईयू जनवरी 2011 से अक्टूबर 2011 तक - 399904 टीईयू</p> <p>29.11.2011 को हुई संयुक्त सुनवाई में, मे.सीआईटीपीएल ने 4 आरएमक्यूसी और 8 आरटीजी के जोड़े जाने के साथ अगले तीन वर्षों के लिये निम्नलिखित माल बुलाई प्रोजेक्ट की है :-</p> <p>2012 - 585000 टीईयू 2013 - 789750 टीईयू 2014 - 1068163 टीईयू</p> <p>जहां तक 0.99 के बॉक्स अनुपात का संबंध है, सीएचपीटी को कोई विशेष बात नहीं कहनी है क्योंकि मे. सीआईटीपीएल, टर्मिनल प्रचालक ने अपने व्यावहारिक अनुभव के आधार पर बॉक्स अनुपात प्रोजेक्ट किया है।</p>																																																																								
(iv)	लाइ.एग्री. के अनुसार सीएचपीटी को 78000 व.मी. का क्षेत्र रिक्लेम करना था और इसे सीआईटीपीएल को सौंपना था। सीआईटीपीएल में प्रशुल्क के पिछले सत्यापन के समय सीएचपीटी द्वारा बताया गया था कि रिक्लेम क्षेत्र अप्रैल 2010 में सीआईटीपीएल को सौंपा जाएगा। सीएचपीटी रिक्लेम क्षेत्र सीआईटीपीएल को सौंपने की वास्तविक तिथि सूचित करे।	<p>लाइसेंस एग्रीमेंट का अनुच्छेद 6.4 कहती है कि लाइसेंस प्रदाता भरसक प्रयास करेगा कि वह रिक्लेम क्षेत्र, वाणिज्यिक प्रचालन की तिथि से पहले सौंप दे। यदि लाइसेंस प्रदाता, लाइसेंस प्रदान करने की तिथि से 30 दिन की अवधि के भीतर रिक्लेम क्षेत्र सुपुर्द नहीं कर पाता है तो यह अपनी लागत और प्रभाव पर उतने ही क्षेत्रफल का वैकल्पिक भूखंड रिक्लेम क्षेत्र के रूप में लाइसेंस प्रदान करने की तिथि से 30 दिन की अवधि के भीतर, लाइसेंस वाले परिसर के यथासंभव नजदीक उपलब्ध करवाएगा। रिक्लेम क्षेत्र अथवा उसका वैकल्पिक क्षेत्र सौंपने में लाइसेंस प्रदाता की असफलता लाइसेंस प्रदाता की चूक नहीं मानी जाएगी। लगभग 78000 व.मी. की भूमि / भूखंड रिक्लेम करने का काम आंशिक रूप से पूरा हो गया है। शेष रिक्लेमेशन कार्य फरवरी 2012 के अंत तक डा.आंबेडकर डॉक बेसिन के हाल ही में सौंपे गए निकर्षण कार्य से प्राप्त रेत का उपयोग करते हुए पूरा करने का प्रस्ताव है।</p>																																																																								
(v)	सीएचपीटी इस बात की पुष्टि करे कि सीआईटीपीएल द्वारा, वर्ष 2011 से 2014 तक के लिये, किये गए पट्टेदारी किराये के अनुमान लाइसेंस एग्रीमेंट के प्रावधानों के अनुरूप है।	<p>सीआईटीपीएल द्वारा सीएचपीटी को देय पट्टेदारी किराये का वर्ष 2011 से 2014 तक के लिये किया गया अनुमान निम्नानुसार है :-</p> <p>2011 - रु 887 लाख 2012 - रु 1095 लाख 2013 - रु 1117 लाख 2014 - रु 1139 लाख</p> <p>किन्तु लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार, पहले से आबंटित कर दी गई भूमि के लिये वर्ष 2011 से 2014 के लिये मे.सीआईटीपीएल द्वारा सीएचपीटी को देय पट्टेदारी किराया</p>																																																																								

		निम्नानुसार है :- 2011 - रु.858 लाख 2012 - रु.901 लाख 2013 - रु.945 लाख 2014 - रु.993 लाख
(vi)	सीएचपीटी परिसंपत्तियों के सकल खंड में, वर्ष 2012 में अतिरिक्त कंटेनर प्रहस्तन उपकरण की खरीद की मद में रु.247.68 करोड़ और वर्ष 2013 में कंटेनर यार्ड के विकास की मद में रु.30 करोड़ की वृद्धियों पर विशिष्ट टिप्पणियां प्रस्तुत करें।	मेसर्स सीआईटीपीएल ने 28.02.11 तक रु.565.77 की राशि का निवेश कर दिया है जो लाइसेंस एग्रीमेंट की शर्तों के अनुसार व्यवस्थित है। यदि वे दक्षता परिमाण बढ़ा रहे हैं और अतिरिक्त निवेश के द्वारा एक ही समय पर सभी 3 पोतों के लिये क्रेनों का उपयोग करते हैं और भूमि क्षमता बढ़ाते हैं, तो समग्र रूप से पत्तन दक्षता परिमाणकों में सुधार करना पत्तन के लिये लाभकारी होगा। है।
(vii)	वर्ष 2010 के अतिरिक्त अपक्रेंट प्रीमियम रु.10 करोड़ में वृद्धि की मद में रु.6168900/- की राशि दर्शाता है। सीएचपीटी इस बात की पुष्टि करे कि क्या यह राशि सीएचपीटी द्वारा प्राप्त किये गए अतिरिक्त अपक्रेंट प्रीमियम को दर्शाती है। यदि ऐसा है तो उसका ब्योरा प्रस्तुत किया जाए।	मेसर्स सीआईटीपीएल ने रु.10.00 करोड़ के आरंभिक अपक्रेंट प्रीमियम का 17.11.2008 को ही भुगतान किया है और फार्म से अपक्रेंट प्रीमियम की मद में कोई देयता / भुगतान लिया नहीं गया है।

7.1 इस प्रकरण में संयुक्त सुनवाई 29 नवंबर 2011 को चेन्नई में आयोजित की गई थी। सीआईटीपीएल ने अपने प्रस्ताव की प्रस्तुति दी। संयुक्त सुनवाई में सीआईटीपीएल, सीएचपीटी और उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष भी रखे।

7.2 संयुक्त सुनवाई में सीआईटीपीएल को सलाह दी गई थी कि वह प्रस्तावित पूंजी अमिवृद्धि के बाद अनुमानित यातायात और टर्मिनल की निर्धारित क्षमता के बीच अंतर कम करने की संभावना तलाश करे। सीआईटीपीएल को यह भी सलाह दी गई थी कि वह उत्पादकता के आश्वस्त स्तर के साथ निष्पादनता आधारित प्रशुल्क संरचना लागू करने की संभावना भी तलाश करे और इस सबंध में एक विस्तृत नोट भेजे। संयुक्त सुनवाई में लिये गए निर्णय और उन पर सीआईटीपीएल के उत्तर जो अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण मांगने हेतु हमारे प्रश्नों के उत्तर से चुने गए हैं, संक्षेप में नीचे दिए गए हैं :-

क्र.सं.	संयुक्त सुनवाई में लिया गया निर्णय	सीआईटीपीएल का उत्तर
(i)	सीआईटीपीएल प्रस्तावित पूंजी बढ़ाने के बाद टर्मिनल के अनुमानित यातायात और उसकी निर्धारित क्षमता के बीच अंतर पाटने की संभावना तलाश करे।	सभी 7 क्रेन प्रचालित कर देने के बाद, 20 मूल्य प्रति घंटा के सीजीआर पर बर्थ की क्षमता 114 लाख टीईयू वार्षिक हो जाएगी। यह सीजीआर क्रेन निष्पादनता का बैचमार्क आज भी है और विचाराधीन प्रशुल्क चक्र के लिये भी प्रस्तावित है। टर्मिनल ने 2014 में 106 टीईयू का कंटेनर यातायात प्रोजेक्ट किया है। 2014 में क्रेनों का पूरा-पूरा उपयोग किया जाएगा और आरंभ में कंटेनरों को शीघ्र मुक्त / रवाना कर देने के लिये उपयोग किया जाएगा।
(ii)	सीआईटीपीएल, उत्पादकता के एक आश्वस्त स्तर के साथ निष्पादनतास आधारित प्रशुल्क संरचना लागू करने की संभावना तलाश करे और इस सबंध में एक विस्तृत नोट भेजे।	सीआईटीपीएल ने कोई उत्तर नहीं भेजा है।

8. सीआईटीपीएल द्वारा उसके दिनांक 14 अक्टूबर 2011 के मूल प्रस्ताव में प्रस्तुत प्रशुल्क के वर्तमान स्तर, दिनांक 5 दिसंबर 2011 के संशोधित प्रस्तावित स्तर और दिनांक 14 दिसंबर 2011 के पत्र द्वारा संशोधित लागत विवरणी में अनुमानित यातायात तथा वित्तीय / लागत स्थिति की तुलनात्मक स्थिति नीचे सारणीबद्ध है :-

(रु. लाखों में)

क्र. नं.	विवरण	दिनांक 14 अक्टूबर 2011 का मूल प्रस्ताव			दिनांक 5 दिसंबर 2011 का संशोधित प्रस्ताव			दिनांक 14 दिसंबर 2011 की संशोधित लागत विवरणी		
		2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014
1	गारायात (टीईयू में)	585000	789750	1066163	585000	789750	1066163	585000	789750	1066163
2	प्रचालन आय	17723	23840	32319	15375	20763	27170	15375	20763	27170
3	प्रचालन लागत	6869	8309	9913	7322	8835	10587	7322	8879	10731
4	मूल्यहास	5494	5449	5445	5350	5308	5301	5350	5308	5301
5	उपरिव्यय	1405	1517	1635	1525	1644	1769	1525	1644	1769
6	निर्वाचित पूंजी	80340	78167	72864	72613	70607	65441	71782	69779	64623
7	आरओसीई	12854	12510	11658	11618	11297	10471	11485	11165	10340
8	शुद्ध अधिलेख / (घाटा) प्रतिलाभ के बाद (2-3-4-5-7)	(8889)	(3845)	3888	(10440)	(6319)	(938)	(10308)	(6230)	(971)
9	शुद्ध अधिलेख / (घाटा) प्रचालन आय की % के रूप में	(-)50%	(-)16%	11%	(-)68%	(-)30%	(-)3%	(-)67%	(-)30%	(-)4%
10	प्रशुल्क चक्र के लिये सकल शुद्ध घाटा	(9066)			(17697)			(17509)		
11	प्रशुल्क चक्र के लिये शुद्ध घाटे की औसत %	12%			27.95%			-27.65%		

9. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और सम्बद्ध फ़ाइलें द्वारा दिए गए तर्कों का सारांश सम्बद्ध फ़ाइलें को अलग से भेजा जाएगा। ये धीरे हमारे वेबसाइट <http://lanfaauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध है।

10. इस प्रकरण की कार्यवाही के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) सीआईटीपीएल का वर्तमान दरमान, 31 दिसंबर 2011 की वैधता के साथ नवंबर 2010 में अनुमोदित किया गया था। इस विश्लेषण में, सीआईटीपीएल द्वारा दिनांक 14 दिसंबर 2011 के इसके पत्र के अंतर्गत प्रस्तुत संशोधित लागत विवरणियों के साथ दिनांक 5 दिसंबर 2011 के सीआईटीपीएल के संशोधित प्रस्ताव और इस प्रकरण पर कार्यवाही के दौरान प्रस्तुत अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरणों पर विचार किया गया है।
- (ii) वर्तमान प्रशुल्क वर्ष 2010 और 2011 के लिये अनुमानित वित्तीय / लागत स्थिति पर विश्वास करते हुए नवंबर 2010 में निर्धारित की गई थी। संयोगवश, वित्तीय रिपोर्टिंग के लिये सीआईटीपीएल कैलेंडर वर्ष का अनुसरण करता है और इसने प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया के लिये भी वही आधार अपनाया है। मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 इस प्राधिकरण को, प्रदत्त प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में, प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय निर्भर किये गए प्रोजेक्शनों के संदर्भ से, महापत्तनों और निजी की, उसी समय, वास्तविक मौलिक और वित्तीय निष्पादनता की समीक्षा करने का आदेश देता है। अतएव, निम्नलिखित आगामी अनुच्छेदों में वर्ष 2010 और 2011 के लिये टर्मिनल की वास्तविक मौलिक एवं वित्तीय निष्पादनता का विश्लेषण किया गया है।
- (iii) लागत विवरणी में ऑडिटेड लेखा के अनुसार स्थिति के साथ प्रस्तुत वित्तीय / लागत स्थिति से मिलान करने वाली, वर्ष 2010 के लिये सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत विवरणी में कमियां हैं। इसलिये, ऑडिटेड स्थिति को प्रतिबिम्बित करने के लिये लागत विवरणी में परिवर्तन किये गए हैं। लागत विवरणियों में किये गए परिवर्तनों पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

वहा तक वर्ष 2011 का सबध है, सीआईटीपीएल ने जनवरी 2011 से अक्टूबर 2011 तक अवधि की वास्तविक वित्तीय स्थिति प्रस्तुत की है जो चार्टर्ड एकाउन्ट द्वारा विधिवत प्रमाणित है। सीआईटीपीएल ने लागत स्थिति में जनवरी 2011 से अक्टूबर 2011 तक की सगत अवधि की वित्तीय / लागत स्थिति प्रस्तुत की है। लागत विवरणी में प्रस्तुत स्थिति, प्रमाणित वित्तीय स्थिति से मेल नहीं खाती। हालांकि, लागत विवरणी में प्रस्तुत स्थिति के बारे में दावा है कि उसका प्रमाणित लेखा से मिलान कर लिया गया है, इस विषय में सीआईटीपीएल द्वारा मेल मिलान विवरणी (रिकॉन्सिलियेशन स्टेटमेंट) प्रस्तुत नहीं की गई है। इसलिये, सगत अवधि की प्रमाणित वित्तीय स्थिति प्रतिबिम्बित करने के लिये अक्टूबर 2011 तक की अवधि की लागत विवरणी में आवश्यक परिवर्तन किये गए हैं। अक्टूबर 2011 तक की अवधि की लागत विवरणी में किये गए परिवर्तनों पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में विचार-विमर्श किया गया है।

पूरे वर्ष 2011 के लिये लागत विवरणी में सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत वित्तीय / लागत स्थिति, निम्नलिखित कारणों से अक्टूबर 2011 तक के पहले दस माह के वास्तविकों के अनुरेख (सर्वांगसम) नहीं पायी गई है -

- (i) सीआईटीपीएल ने वर्ष 2011 के पहले 10 महिनो के लिये वास्तविक यातायात 399906 टीईयू बताया है जो औसतन प्रतिमाह 39990 टीईयू परिगणित होता है जबकि सीआईटीपीएल ने शेष दो महिनो के लिये अनुमानित यातायात 35000 टीईयू प्रतिमाह पर अनुमानित किया है। तदनुसार, पूरे वर्ष 2011 के लिये प्रचालन आय (सामान्य से / उपरोक्त से) कम अनुमानित की गई है।
- (ii) पहले 10 महिनो के लिये प्रति टीईयू वास्तविक ईंधन लागत रु 113 50 आती है। किन्तु सीआईटीपीएल ने पूरे वर्ष 2011 के लिये प्रति टीईयू ईंधन लागत रु 163 40 पर विचार की है। ईंधन लागत के अनुमानन में कुछ त्रुटि दिखाई देती है।
- (iii) सीआईटीपीएल ने पहले 10 माह के वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण खर्चों रु 211 लाख के मुकाबले पूरे 2011 वर्ष के लिये (इस मद में) रु 328 लाख का अनुमान लगाया है। इसने वर्ष के शेष बचे दो महिनो के लिये व्यय की इस मद में 55% वृद्धि लगायी है। इतनी अधिक वृद्धि का कारण अभीतक बताया नहीं गया है।
- (iv) सीआईटीपीएल ने पहले 10 महिनो के वास्तविक व्यय रु 596 लाख के मुकाबले, पूरे वर्ष 2011 के लिये उपकरण किराया प्रभार के रूप में रु 834 लाख अनुमानित किया है। इसने शेष दो महिनो के लिये व्यय की इस मद में 40% की वृद्धि पर विचार किया है। पूरे वर्ष के अनुमान में 40% वृद्धि, फोर्कलिफ्ट, ट्रॉली, एयर कम्प्रेसर, औजार और यूएचएफ के लिये किराये पर विचार करने के कारण दिखाई पडती है जो पहले 10 महिनो के लिये व्यय किये गए वास्तविक उपकरण किराया प्रभारों का हिस्सा नहीं है। सीआईटीपीएल ने वर्ष 2011 के अंतिम दो महिनो में अतिरिक्त उपकरण किराये पर लेने का दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है।
- (v) अन्य प्रत्यक्ष खर्चों में रस्सी बाधना / खोलना, पाली कर्मचारियों को परिवहन सुविधा उपलब्ध करवाना और रीफर की सफाई / प्रबोधन प्रभार शामिल है। सीआईटीपीएल ने पहले 10माह के लिये रु 250 लाख के वास्तविकों की तुलना में 2011 के संपूर्ण वर्ष के लिये अन्य प्रत्यक्ष खर्चों के रूप में रु 351 लाख का अनुमान लगाया है जो दो माह की अवधि के लिये 40% की वृद्धि दर्शाता है। ऐसी वृद्धि का कारण स्पष्ट नहीं है।
- (vi) सीआईटीपीएल ने पहले 10 माह के लिये रु 328 लाख के वास्तविक की तुलना में 2011 के संपूर्ण वर्ष के लिये रु 555 लाख के सामान्य उपरिव्यय का अनुमान लगाया है जो दो महिनो के लिये 69% की वृद्धि दर्शाता है। सीआईटीपीएल शेष दो माह की अवधि के लिये सामान्य उपरिव्यय में 69% की वृद्धि का औचित्य नहीं बता पाया है।

सक्षेप में सीआईटीपीएल ने वर्ष 2011 के पहले 10 माह के वास्तविकों के आधार पर 2011 के संपूर्ण वर्ष के लिये अपने अनुमानों को अपडेट नहीं किया है, जबकि दिनांक 21 नवंबर 2011 के हमारे पत्र द्वारा

सीआईटीपीएल को इस आशय की सलाह दी गई थी इसलिये, पहले दस माह के वास्तविक के आधार पर वर्ष 2011 की लागत विवरणी को समानुपातिक आधार पर सशोधित किया जाता है। इस प्रकार सशोधित लागत विवरणी को समानुपातिक आधार पर सशोधित किया जाता है। इस प्रकार सशोधित लागत विवरणी पर नवंबर 2010 में पिछले प्रशुल्क निर्धारण के दौरान भरोसा किये गए अनुमानों के साथ तुलना के लिये विचार किया गया है। वर्ष 2010 और 2011 के लिये सीआईटीपीएल की भौतिक और वित्तीय निष्पादनता पर निम्नलिखित अनुच्छेदों (पैराग्राफ्स) में विचार विमर्श किया गया है -

- (iv) (क) सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2010 और 2011 के लिए अनुमानित यातायात क्रमशः 337500 टर्नईयू और 450000 टर्नईयू की तुलना में, सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2010 में वास्तव में प्रहस्तित यातायात 304752 टर्नईयू और वर्ष 2011 में वास्तव में / अनुमानित रूप से प्रहस्तित यातायात 479887 टर्नईयू देखा गया है। भौतिक निष्पादनता में भिन्नता (-) 0.36% पायी गई है।
- (ख) सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2010 और 2011 के लिये विचार की गई प्रचालन आय में क्रमशः रु 268.00 लाख और रु 947.24 लाख मूल्य की प्रचालक द्वारा अनुमत छूट और कटौतियां भी शामिल हैं। वर्ष 2011 की प्रचालन आय के सबध में देखा गया है कि सीआईटीपीएल ने, प्रमाणित लेखा की तुलना में लागत विवरणी में रु 18.49 लाख आय अधिक बतायी है। इसलिये, रु 18.49 लाख की राशि वर्ष 2011 की आय से बाहर रखी गई है। वर्ष 2010 और 2011 के लिये कुल प्रचालन आय में, अनुमानों की तुलना में भिन्नता (-) 10.22% परिगणित होती है।
- (ग) वर्ष 2010 और 2011 के लिए वास्तविक प्रचालन खर्चों की तुलना में अनुमानों से भिन्नता लगभग (-) 21.85% परिगणित होती है। संयोगवश सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 और 2011 के दौरान इसके द्वारा सीएचपीटी को भुगतान किया गया राजस्व भाग लागत विवरणी में से बाहर निकाला गया है जो पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुरूप है।
- (घ) सीआईटीपीएल ने ऑडिटेड लेखा की तुलना में वर्ष 2010 की लागत विवरणी में रु 56 लाख का मूल्यहास अधिक वर्णन किया है जिसे बाहर रखा गया है। सीआईटीपीएल ने लागत विवरणी में वर्ष 2011 के लिये मूल्यहास रु 2920.26 लाख दर्शाया है। एक प्रश्न के बावजूद इसने मूल्यहास की परिगणना का विवरण प्रस्तुत नहीं किया है। वर्ष 2011 के लिये मूल्यहास की गणना सीआईटीपीएल द्वारा विभिन्न परिसंपत्तियों के लिये वर्ष 2010 के ऑडिटेड वार्षिक लेखा में दी गई मूल्यहास दरों को लागू करके और वर्ष 2011 के लिये (अक्टूबर 2011 तक) प्रमाणित लेखा में वर्णित सकल खर्च में अभिवृद्धियों पर विचार करके की गई है। वर्ष 2011 के लिये मूल्यहास रु 2865.53 लाख होता है। वर्ष 2010 और 2011 के लिये मूल्यहास में सकल भिन्नता अर्थात् अनुमान की तुलना में वास्तविक से भिन्नता (-) 14.32% परिगणित होती है।
- (ङ) वर्ष 2010 के लिये, अन्य बातों के साथ सीआईटीपीएल द्वारा विचार किये गए सामान्य उपरिव्यय में रु 335.24 लाख के विधिक एवं व्यावसायिक प्रभार तथा रु 284.92 लाख के बैंक-प्रभार भी शामिल हैं।

रु 284.92 लाख के बैंक प्रभारों में रु 205.52 लाख ऋण उठाने के लिये दलाली, प्रोसेसिंग फी और डॉक्यूमेंटेशन चार्ज शामिल हैं। चूंकि सरकारी नीति मार्गदर्शियों के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत "नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ" नजरिए में वित्त की व्यवस्था करने से सबधित खर्च, लागत में स्वीकार्य मद नहीं हैं। उपरोक्त खर्चों की रु 205.52 लाख की राशि सीआईटीपीएल द्वारा विचार किये गए सामान्य उपरिव्यय में से बाहर निकाली जाती है।

संयोगवश, सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 के लिये उपरिव्यय रु 46.68 लाख कम बताए और वर्ष 2011 के लिये रु 1.17 लाख उपरिव्यय अधिक वर्णन किया जो त्रुटि जान पड़ती है। त्रुटि को ठीक किया गया है। वर्ष 2010 के लिये वास्तविक सामान्य उपरिव्यय, उपरोक्त समायोजन के अधीन, रु 786.16 लाख परिगणित होता है। वर्ष 2011 के लिये वास्तविक / अनुमानित सामान्य उपरिव्यय रु 392.20 लाख है जो

वर्ष 2010 के लिये वास्तविकों की तुलना में कुछ कम है। इसका मुख्य कारण है कि प्रचालक ने वर्ष 2010 में विधिक एवं व्यावसायिक प्रभारों की मद में भरपूर राशि खर्च की है।

- (च) नवंबर 2010 के पिछले प्रशुल्क आदेश में, रु. 10 करोड़ की अपफ्रंट फी और रु. 6.17 करोड़ का पट्टेदारी प्रीमियम को 30 वर्ष की प्रोजेक्ट अवधि में किश्तों में बांट दिया गया है जो रु. 53.90 लाख प्रतिवर्ष परिकलित होता है। सीआईटीपीएल ने अपफ्रंट फी लीजहोल्ड प्रीमियम को किश्तों में बांटे जाने की मद में, वर्ष 2010 और 2011 के लिये क्रमशः रु. 55.62 लाख रु. 57.00 लाख पर विचार किया है।

वर्ष 2010 के लिये वार्षिक लेखा से यह देखा गया है कि वार्षिक किश्तों की राशि में वृद्धि सीआईटीपीएल द्वारा विचार की गई रु. 10 करोड़ की अपफ्रंट फी में रु. 61.69 लाख की वृद्धि के कारण हुई है। जब इस भुगतान की प्रकृति स्पष्ट करने के लिये कहा गया तो सीआईटीपीएल ने उत्तर नहीं दिया। सीएचपीटी ने बताया है कि उसे सीआईटीपीएल से अपफ्रंट शुल्क की मद में कोई अतिरिक्त भुगतान प्राप्त नहीं हुआ है। वर्ष 2011 के लिये अक्टूबर 2011 तक की अवधि के प्रमाणित लेखा दर्शाते हैं कि वृद्धि की उपरोक्त मद, "अपफ्रंट शुल्क" से "पट्टेदारी सुधार" को स्थलान्तरित कर दी गई है। उपरोक्त मद स्थलान्तरित करने के अलावा, इसने वर्ष 2011 में पट्टेदारी सुधार में रु. 35.71 लाख की अनिवृद्धि पर विचार किया है, जो इस मद की कुल राशि रु. 97.40 लाख बनाती है। जैसाकि अक्टूबर 2011 तक की सीआईटीपीएल की वित्तीय स्थिति से देखी जा सकती है। वर्ष 2010 के ऑडिटेड लेखा और वर्ष 2011 के लिये (अक्टूबर 2011 तक) प्रमाणित वित्तीय स्थिति पर मरोसा करते हुए वर्ष 2010 और 2011 के लिये क्रमशः रु. 61.69 लाख और 35.70 लाख के अतिरिक्त पूंजी व्यय पर विचार किया गया है और शेष लाइसेंस अवधि में किश्त बना के बांट दिया है। तदनुसार, वार्षिक किश्त राशि वर्ष 2010 और 2011 के लिये क्रमशः रु. 55.61 लाख और रु. 57.58 लाख परिकलित होती है।

वर्ष 2010 और 2011 के लिये अनुमानों की तुलना में संगत वर्षों के वास्तविक उपरिख्य में भिन्नता 12.73% दिखाई देती है।

- (छ) टूट-फूट / कतरनों की बिक्री से वसूल की गई और सीआईटीपीएल द्वारा लागत विवरणी में विचार न की गई रु. 5.03 लाख की वास्तविक विविध आय पर वित्तीय एवं विविध आय के अंतर्गत विचार किया गया है।

अक्टूबर 2011 तक की अवधि के लिये प्रमाणित वित्तीय स्थिति विनिमय उतार चुठाव लाभ तथा अन्य आय की मद में रु. 7.98 लाख की वसूली दिखाती है। सीआईटीपीएल ने इस आय को लागत विवरणी में स्थान नहीं दिया है। चूंकि इस आय को बाहर रखने का कारण बताया नहीं जा रहा है, उस पर वर्ष 2011 के लिये "वित्त एवं वित्तीय आय" के अंतर्गत विचार किया गया है।

- (ज) वर्ष 2010 और 2011 की लागत विवरणी में सीआईटीपीएल द्वारा वर्णित अचल परिसंपत्तियों अतः शुद्ध खंड सबधित / प्रासंगिक वर्षों के ऑडिटेड / प्रमाणित लेखा में वर्णित आकड़ों से मेल नहीं खाते। हमारे अनुरोध पर सीआईटीपीएल ने एक विवरणी प्रस्तुत की है जिसमें वर्ष 2010 के लिये लागत विवरणी में विचार किये गए सकल खंड और शुद्ध खंड के आकड़ों से ऑडिटेड वार्षिक लेखा में वर्णित सकल खंड और शुद्ध खंड आकड़ों का मिलान किया जाएगा। मेल मिलाप विवरणी से यह देखा गया है कि सीआईटीपीएल ने ईपीसीजी योजना के अन्तर्गत बचायी गई ड्यूटी राशि के लिये बैंक गारंटी की मद में वर्ष 2010 के लिये परिसंपत्तियों के अथ और इति-सकल खंड के साथ-साथ अथ इति शुद्ध खंड में रु. 28.76 करोड़ की राशि शामिल की है। ऑडिटेड लेखा में वर्णित स्थिति से ऊपर अचल परिसंपत्तियों के सकल / शुद्ध खंड में रु. 28.76 करोड़ को शामिल किया जाना अनुत्तरित ही रहा है। वर्ष 2010 के ऑडिटेड लेखा के अनुसार शुद्ध खंड पर नियोजित पूंजी के परिकलन के प्रयोजन से विचार किया गया है।

सयोगवश, सीआईटीपीएल ने वर्ष 2011 में रु. 347.43 लाख तक की सीमा में सकल खंड में वृद्धि प्रस्तावित है। जैसाकि प्रमाणित लेखा से देखा जा सकता है, अक्टूबर 2011 तक अमल में नहीं आ सकी / लाई जा सकी थी। ब्योरा नीचे सारणी बद्ध है :-

क्र. सं.	विवरण	रु. लाख में	सीआईटीपीएल द्वारा प्रदर्शित स्थिति
1	सीआईटीपीएल प्रवेश द्वारों के निकट कंकरीट की सड़क बनाना	47.43	सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत कार्य आदेशानुसार काम 6 जनवरी 2012 से पहले पूरा होने की सम्भावना है।
2	अतिरिक्त रीकर संख्या	126.00	सीआईटीपीएल द्वारा प्राप्त निविदाओं का मूल्यांकन हो रहा है। काम अप्रैल 2012 तक पूरा हो जाने की उम्मीद है।
3	अतिरिक्त उपकरणों के लिये नई कार्यशाला का निर्माण	125.00	विक्रेताओं से निविदाएं आमंत्रित की गई हैं। अनुमानित काम अगस्त 2012 तक पूरा हो जाएगा।
4	सूचना प्रौद्योगिकी (नया ईआरपी समाधान)	50.00	काम दिसंबर 2012 तक पूरा होने की उम्मीद
	कुल योग	347.43	

चूँकि उपरोक्त कार्यों में से कोई भी वर्ष 2011 के शेष दो महिनों में पूरा होने की उम्मीद नहीं है, दन मदों पर वर्ष 2011 में विचार नहीं किया गया है और इन पर अनुवर्ती वर्षों में विचार किये जाने पर इस विश्लेषण के उत्तरार्ध (बाद वाले भाग) में विचार विमर्श किया गया है।

(अ) मार्च 2006 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.9, कार्यकारी पूँजी की स्वीकार्यता के लिये मानदंड प्रदान करती है। विचार की गई कार्यकारी पूँजी का विवरण निम्नानुसार है :-

(i) मानदंडों के अनुसार, दो माह की सपदा आय और भारतीय रेल द्वारा देव दो माह के टर्मिनल प्रभार अनुमेय विविध ऋणियों के लिये सीमा है। इस प्राधिकरण ने 30 सितंबर 2008 को एक आदेश पारित किया है जो अन्य बातों के साथ लाइसेंस एग्रीमेंट की सविदागत बाध्यताओं से उभरने वाली कुछ विशेष मदों पर विविध ऋणियों के भाग के रूप में बाह्य प्रवाह (खर्च) की इजाजत देता है।

भारतीय रेल को देय टर्मिनल प्रभार सपदा आय सीआईटीपीएल जैसे निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में प्रासंगिक नहीं है। सीआईटीपीएल ने कटेनरों के तथा भूमि पट्टेदारी प्रभारों के लिये सीमाशुल्क अभिरक्षक होते हुए बैंक गारंटी पर विविध कर्जदारों के अंतर्गत विचार किया है। कटेनरों के लिये सीमाशुल्क अभिरक्षक होते हुए बैंक गारंटी का तत्त्व मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त नहीं है जहाँ तक भूमि पट्टेदारी प्रभार का संबंध है। लाइ.ए.पी. के प्रावधानों के अनुसार, सीआईटीपीएल द्वारा सीएचपीटी को एक वर्ष का पट्टेदारी किराया अग्रिम रूप से देव है। इस स्थिति पर विचार करते हुए, प्रासंगिक वर्षों के लिये सीआईटीपीएल द्वारा वास्तव में भुगतान किये गए वार्षिक पट्टेदारी किराये पर आधारित छ माह के पट्टेदारी किराये पर वर्ष 2010 और 2011 के लिये "विविध कर्जदारों" के तहत विचार किया गया है। भावी वर्ष 2012 से 2014 के लिये सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित विविध कर्जदारों को भिन्न वर्षों के लिये विचार किये गए अनुमानित वार्षिक भूमि पट्टेदारी किराया पर आधारित, छ माह के वार्षिक भूमि पट्टेदारी प्रभारों पर सुधारा ग्राह्य है।

(ii) प्रशुल्क-मार्गदर्शियों में प्रदत्त पूँजीगत अतिरिक्त पुँजों की इन्वेंटरी पर सीमा एक वर्ष की औसत खपत है और इन्वेंटरी की दूसरी मदों पर यह सीमा इंधन छोड़ कर भंडारण की 6 माह की औसत खपत है; जैसाकि मार्च 2005 के मार्गदर्शियों में अनुबधित है।

सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 के लिये पूँजीगत अतिरिक्त पुँजों की मद में किसी राशि पर विचार नहीं किया गया है। इसने वर्ष 2011 के लिये रु. 110.00 लाख की राशि पर विचार किया है। वर्ष 2011 के प्रमाणित लेखों वर्ष 2011 में पूँजीगत अतिरिक्त पुँजों की खपत प्रतिबिम्बित नहीं करते। ऐसी स्थिति में अतिरिक्त पुँजों के मूल्य पर विचार नहीं किया गया है।

सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2010 के लिये-विचार की गई इन्वेंटरी का मूल्य मानदंडों के अनुसार देखा गया है और इसलिये उस पर विचार किया गया है। जहां तक वर्ष 2011 से 2014 तक का संबंध है, सीआईटीपीएल ने मरम्मत एवं अनुरक्षण व्यय के 25% पर पूरे वर्ष इन्वेंटरी की खपत के मूल्य के रूप में विचार किया है और छः माह की खपत पर सीआईटीपीएल द्वारा इन्वेंटरी के मूल्य के रूप में विचार किया गया है। इन्वेंटरी की गणना में सीआईटीपीएल द्वारा अपनाया गये नजरिये पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है। किन्तु सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2011 के लिये विचार की गई वास्तविक / अनुमानित मूल्य वर्ष 2011 के लिये विचार किये गए सुधारे गए मरम्मत और अनुरक्षण व्ययों के आधार पर सुधारे गए हैं।

(iii) प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त नकद जमा पर सीमा एक माह के नकद खर्च है। वर्ष 2010 और 2011 के लिये सीआईटीपीएल द्वारा विचार किया गया वास्तविक / अनुमानित नकद जमाघन, विचार किये गए एक माह के सुधारे गए प्रचालन खर्चों तथा उपरिख्य के आधार पर सुधारे गए हैं। इनमें मूल्यहास शामिल नहीं है।

(iv) वर्ष 2010 के ऑडिटेड वार्षिक लेखा में रु. 2903 लाख तक वर्तमान देनदारियां बतायी गई हैं। किन्तु सीआईटीपीएल ने कार्यकारी पूजी के परिकलन में रु. 138 लाख की चालू देनदारियों का उल्लेख किया है। इस संबंध में एक प्रश्न के उत्तर में सीआईटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि रु. 2765 लाख की राशि पूजीगत उपकरणों के आपूर्तिकर्ताओं के प्रति देनदारी से संबंधित है और इसलिये उसे कार्यकारी पूजी के परिकलन के प्रयोजन से बाहर रखा गया है। प्रगतिशील पूजीगत निर्माण कार्यों को नियोजित पूजी के माध्यम से पूरा किया जा रहा है और इसलिये पूजीगत उपकरणों के आपूर्तिकर्ताओं को देय मुगतानों को कार्यकारी पूजी के परिकलन के प्रयोजन से चालू देनदारियों का भाग नहीं माना गया है।

जहां तक वर्ष 2011 का संबंध है, सीआईटीपीएल ने खरीदे गए सामान और सेवाओं की 15 दिन की उधारी पर चालू देनदारियों का मूल्य परिगणित किया है। इसने, इस आधार पर, प्रचालन प्रत्यक्ष भ्रम, अनुरक्षण भ्रम, उपकरणों, किराया भ्रम और प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिख्य के बारे में वास्तविक / अनुमानित खर्चों पर विचार नहीं किया है क्योंकि सामान्य तौर पर ये खर्च उस माह के अंतिम दिनों मुगतान कर दिये जाते हैं जिस माह ये देय होते हैं। चूंकि खर्चों की उपरोक्त मदों पर चालू परिसंपत्तियों के अंतर्गत नकद जमाशेष के अनुमान में विचार जाता है, उन्हें चालू (वर्तमान) देनदारियों के अनुमान के प्रयोजन से उन्हें बाहर रखना उचित नहीं है। ऐसी स्थिति में उपरोक्त खर्चों पर चालू देनदारियों की गणना के लिये सीआईटीपीएल द्वारा अपनाए गए नजरिये का अनुपालन करते हुए 15 दिन की उधारी पर विचार किया जाता है। वर्ष 2011 के लिये सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित चालू देनदारियों को, कथित वर्ष के लिये विचारीत सुधारे गए प्रचालन खर्चों को हिसाब में लेते हुए परिवर्तित किया जाता है।

परिष्कृत चालू परिसंपत्तियों और चालू देनदारियों पर विचार करते हुए वर्ष 2010 और 2011 के लिये कार्यकारी पूजी क्रमशः रु. 654.60 लाख और रु. 701.98 लाख परिकलित होती है।

(अ) अपफ्रंट फी और लीजहोल्ड (पट्टेदारी) प्रीमियम का अनुअमोर्टाइज्ड भाग, नियोजित पूजों का भाग बनते हैं जिस पर प्रतिलाल अनुमत किया जाता है। उपरोक्त परिवर्तनों के अधीन, वर्ष 2010 और 2011 के लिये नियोजित पूजी, संमान र्थों के लिये अनुमानित नियोजित पूजी क्रमशः रु. 52416.50 लाख और 50320.74 लाख की तुलना में क्रमशः रु. 52748.59 लाख और रु. 49927.82 लाख परिगणित होती है। वास्तविक और अनुमानित नियोजित पूजी के बीच अंतर (-) 0.06% देखा गया है।

(ब) वर्ष 2010 और 2011 के लिये टर्मिनल की वार्षिक क्षमता 597870 टर्नट्यू वार्षिक मानते हुए, जैसी कि नवंबर 2010 के प्रशुल्क आदेश में मानी गई थी और संबंधित वर्षों में प्रहाम्त जैस्तवेक गानायांत पर विचार करते हुए इन कथित वर्षों के लिये वास्तविक क्षमता उपयोग क्रमशः 51% और 80% परिगणित होता है। चूंकि सीआईटीपीएल द्वारा सुविधाओं में किया गया निवेश लाइसांस एग्रीमेंट के अनुसार है, मार्गदर्शियों के

अनुसार और जैसाकि नवंबर 2010 के पिछले प्रशुल्क आदेश में दर्ज है प्रचालक पूरे आरआईसी का पात्र हैं। तदनुसार, कथित दोनों वर्षों के लिये नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ, विभिन्न वर्षों के लिये लागू 16% की अधिकतम दर पर अनुमत की जाती है।

- (उ) उपरोक्त समायोजनों के अन्तर्गत, वर्ष 2010 और 2011 के लिये प्रतिलाभ के बाद, वित्तीय / लागत स्थिति घाटे की स्थिति दर्शाती है। वर्ष 2010 और 2011 के लिये अनुमेय प्रतिलाभ के बाद शुद्ध घाटा क्रमशः रु. 7493.68 लाख और रु. 1153.28 लाख है और जो कुल मिलाकर रु. 8646.96 लाख होता है।
- (ड) पिछले विश्लेषण के परिणाम स्वरूप अनुमानों की तुलना में सीआईटीपीएल की वास्तविक निष्पादनता में प्रमुख परिमाणकों के विषय में अंतर / भिन्नता नीचे सारणी में दिया गया है -

(लाख रु में)

बीज	2010 और 2011 का जोड़		
	अनुमान	वास्तविक	अन्तर
यातायात (टीईयू में)	787500	784639	(-)0.36%
प्रचालन आय	24,163.50	21,695.06	(-)10.22%
प्रचालन व्यय (मूल्यहास और उपरिव्यय समेत)	16,463.62	13,926.81	(-)15.41%
नियोजित पूँजी (औसत)	51,368.62	51,335.25	(-)0.06%
नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ की दर	7.49%	7.58%	(+)1.12%

पिछले अधिशेष के समायोजन के लिये (+)अथवा (-)20% की निष्पादनता भिन्नता / अंतर प्रदान करते हुए समय, मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 भौतिक एवं वित्तीय निष्पादनता की समीक्षा का अनुबध्द करती है। इस मामले में, भौतिक निष्पादनता के साथ-साथ प्रचालन आय, प्रचालन खर्च, नियोजित पूँजी, नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ की दर, जैसी वित्तीय परिमाणकों के प्रमुख परिमाणक, इन दोनों में भिन्नता 20% से कम पायी गई है। इसलिये, मार्च प्रशुल्क में पिछले घाटे के समायोजन का प्रश्न तो उठता ही नहीं।

चूँकि वर्ष 2011 के लिये घाटे की स्थिति आंशिक रूप से अनुमानों पर आधारित है, वर्ष 2011 के लिये वास्तविक स्थिति अगली प्रशुल्क सशोधन प्रक्रिया के समय समीक्षा पर निर्भर होगी। यदि भिन्नता वर्ष 2011 के अनुमान और वास्तविक स्थिति के बीच पायी जाती है, तो ऊपर विचार की गई वर्ष 2010 और 2011 की शुद्ध घाटा स्थिति की समीक्षा की जाएगी और उसके साथ 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 के अनुसार व्यवहार किया जाएगा।

- (vi) 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 3.1.8 के अनुसार, सामान्य प्रशुल्क वैधता चक्र तीन वर्ष की अवधि के लिये है और इसलिये सीआईटीपीएल के संबंध में विश्लेषण 2012 से 2014 तक की तीन वर्ष के लिये किया गया है।

सीआईटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक / अनुमानित यातायात वर्ष 2011 में 479,887 टीईयू है। वर्ष 2012 में 4 आरएमक्वूसी और 8 आरटीजी की प्रस्तावित अभिवृद्धि के साथ सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2012 से 2014 तक अनुमानित यातायात क्रमशः 585000 टीईयू, 789750 टीईयू और 1066,163 टीईयू हैं। अलग-अलग पिछले वर्ष के अनुमानित यातायात पर वर्ष 2012 में लगभग 22% और वर्ष 2013 तथा 2014 में से प्रत्येक में 35% वार्षिक वृद्धि प्रोजेक्टेड है। सीआईटीपीएल ने बताया है कि प्रोजेक्टेड यातायात वृद्धि, परामर्शदाताओं, फीडर एरिया में आर्थिक गतिविधियों और आसपड़ोस में आ रहे टर्मिनलों की सहायता से किये गए यातायात अध्ययन पर आधारित है।

वर्ष 2012 से 2014 तक के प्रत्येक वर्ष के लिये अनुमानित यातायात लाइसेंस एग्रीमेंट में प्रदत्त न्यूनतम गारंटीड माल दुलाई (एमजीटी) 500,000 टीईयू वार्षिक से अधिक है। इसके अलावा, सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2012 के लिये अनुमानित यातायात सीएचपीटी द्वारा सीआईटीपीएल के बारे में इसके बजट अनुमान 2012-13 में कथित रूप से विचार किये गए प्रोजेक्टेड यातायात 429054 टीईयू से अधिक है। सीएचपीटी और उपयोगकर्ताओं ने सीआईटीपीएल

के यातायात अनुमानों पर कोई उलटी टिप्पणी नहीं की है। इसलिये, सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2012 से 2014 तक के लिये प्रस्तुत यातायात अनुमानों पर इस विश्लेषण के प्रयाजन से विश्वास किया गया है।

सीआईटीपीएल ने विदेशी कटेनरों के लिये 94.09% का, तटीय कटेनरों के लिये 3.78%, पोतान्तरण कटेनरों के लिये 1.77% और अन्य के लिये 0.36% का मिश्र कटेनर-अनुपात अपनाया है जिसमें वर्ष 2012 से 2014 के अनुमानित यातायात में खतरनाक और अतिविशाल कटेनर भी शामिल हैं। यह कथित रूप से वर्ष 2011 में (अक्टूबर 2011 तक) प्रहस्तित कटेनरों की विभिन्न किस्मों के वास्तविक मिश्रित अनुपात पर आधारित है किन्तु सीआईटीपीएल द्वारा जनवरी 2011 से अक्टूबर 2011 तक प्रहस्तित वास्तविक यातायात में वास्तविक कटेनर मिश्रित अनुपात जैसा सीआईटीपीएल ने प्रस्तुत किया है, विदेशी कटेनरों के लिये 95.11% तटीय कटेनरों के लिये 3.24%, पोतान्तरण कटेनरों के लिये 1.38%, और अन्य प्रकार के कटेनर के लिये 0.28% देखा गया है जो दर्शाता है कि सीआईटीपीएल ने स्थिति को अद्यतन नहीं किया है। इसलिये 2012 से 2014 तक के अनुमानित यातायात में कटेनरों के विभिन्न प्रकार के अनुपात को, अक्टूबर 2011 तक की अवधि के लिये प्राप्त वास्तविक कटेनर मिश्र अनुपात के आधार पर अद्यतन किया गया है।

यद्यपि अनुमानित यातायात एमजीटी स्तरों के लगभग बहुत पास है, कटेनर प्रहस्तन उपकरण की प्रस्तावित वृद्धि की नजर से वर्ष 2012 और 2013 के दौरान पर्याप्त क्षमता उपलब्ध है। इसलिये, यदि यातायात के गलत अनुमानन के कारण सीआईटीपीएल को अनावश्यक लाम पहुँचता पाया जाता है तो इस प्रकार अर्जित अतिरिक्त अधिशेष को अगले प्रशुल्क चक्र में, मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार समायोजित किया जाएगा।

- (vii) (क) लागत विवरणी में वर्ष 2012 से 2014 के लिये सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित प्रचालन आय क्रमशः रु 15375 लाख, रु 20763 लाख और रु 27170 लाख है। वर्ष 2012 से 2014 के लिये अनुमानित मात्रा हेतु सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित प्रचालन आय वर्ष 2011 में प्रहस्तित वास्तविक यातायात की वास्तविक प्रचालन आय के साथ संपूर्ण रूप से समान नहीं पायी गई है। जबकि वर्ष 2011 के लिये प्रति टीईयू औसत वास्तविक वसूली लगभग रु 2908/- परिगणित होता है। वर्ष 2012 से 2014 के लिये सीआईटीपीएल द्वारा विचार की गई औसत प्रति टीईयू वसूली, वर्ष 2012 और 2013 के लिये लगभग रु 2628/- है और वर्ष 2014 के लिये रु 2548/- है। इस स्थिति पर विचार करते हुए कि 2011 का वास्तविक कटेनर मिश्र अनुपात सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2012 से 2014 के लिये अपनाया गया है, वर्ष 2012 से 2014 के लिये सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित प्रचालन आय कम बतायी गई दिखायी पड़ती है।
- (ख) वर्ष 2012 से 2014 के लिये अनुमानित यातायात के लिये प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर आय के अनुमानन के लिये सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत गणनाएं दर्शाती हैं कि इसने कटेनरों की प्रत्येक श्रेणी के अंतर्गत विदेशी तटीय पोतान्तरण और भरे हुए, खाली, रीफर कटेनर जैसी कटेनरों की प्रत्येक श्रेणी के लिये समेकित यूनिट दरों पर विचार किया है। अनुमोदित दरमान में प्रदत्त मदवार दरों के रूप में जब समेकित दरों का ब्यौरा प्रस्तुत करने की मांग की गई तो सीआईटीपीएल ने कटेनरों की एक ही किस्म, यथा, सामान्य विदेशी 20' भरे हुए कटेनर का ही ब्यौरा दिया है। उसने कटेनरों की अन्य किस्मों का ऐसा विवरण प्रस्तुत नहीं किया है। इसलिये और यह सोचते हुए कि वर्ष 2012 से 2014 के लिये सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित प्रचालन आय कम वर्णित की गई दिखाई देती है, कटेनरों की प्रत्येक प्रकार के लिये समेकित यूनिट दरें, अनुमोदित दरमान में प्रदत्त मदवार दरों पर विचार करके प्ररिकलित की गई हैं। वर्ष 2012 से 2014 के लिये सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत अनुमानित कटेनर प्रहस्तन आय को परिगणित समेकित यूनिट दरों और संबंधित वर्षों के लिये अनुमानित यातायात को हिसाब में लेकर (पर विचार करके) सशोधित किया गया है।
- (ग) सीआईटीपीएल द्वारा विचार की गई अन्य प्रचालन आय में भंडारण प्रभार, रीफर प्रभार, रेल टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार और हैचकवर प्रहस्तन प्रभार शामिल हैं। सीआईटीपीएल ने यह सोचते-मानते हुए कि समस्त अनुमानित यातायात प्रदत्त नि शुल्क अवधि के बाद औसतन एक दिन ठहरेगा, 2012 से 2014 के वर्षों के लिये भंडारण आय का अनुमान लगाया है। सीआईटीपीएल द्वारा अपनाया गया नजरिया कथित रूप से, इसके द्वारा वर्ष 2010 में वसूल की गई वास्तविक भंडारण आय पर आधारित है। भंडारण आय के अनुमानन में सीआईटीपीएल द्वारा अपनाए गए नजरिये पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

रीफर प्रभारों के अनुमानन में सीआईटीपीएल ने वर्ष 2012 से 2014 के लिये अनुमानित रीफर मात्रा पर विचार किया है जो व्यवस्थित पाया गया है। किन्तु, सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2012 से 2014 के लिये

अनुमानित रीफर प्रभारों को, सशोधित कटेनर मिश्र अनुपात को हिसाब में लेते हुए (पर विचार करत हुए) अद्यतन किया गया है।

सीआईटीपीएल ने रेल टर्मिनल सेवाओं से आय के अनुमानन के लिये, कथित रूप से अपने टर्मिनल पर पिछले अनुभव के आधार पर, कुल अनुमानित यातायात के 5% पर रेल टर्मिनल प्रहस्तन के लिये विचार किया है। सीआईटीपीएल द्वारा अपनाए गए नजरिए पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है। इसने रेल टर्मिनल आय के अनुमानन में रु. 1400/- प्रति टीईयू की यूनिट दर पर विचार किया है। जब इस प्रशुल्क मद के लिये अनुमोदित दरमान में प्रावधान प्रदान करने की मांग की गई तो सीआईटीपीएल ने यह बताया कि रेल टर्मिनल प्रचालनों के लिये इसके द्वारा वर्तमान में वसूल किये जा रहे प्रभार रु. 1673.10 प्रति टीईयू (अर्थात् कटेनर यार्ड पर लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ प्रचालनों के लिये रु. 707.85 और, रेल यार्ड से टर्मिनल अथवा व्युत्क्रम में परिवहन के लिये रु. 965.25) हैं। तदनुसार, 2012 से 2014 के वर्षों की अनुमानित रेल प्रहस्तन आय को प्रचलित दरमान में प्रदत्त दरों पर विचार करते हुए और सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत (दरों के) अनुसार संशोधित किया गया है।

सीआईटीपीएल ने हैचकवर प्रचालन के लिये विदेशी पोतों के लिये अम.डालर 56.3125 प्रति हैचकवर और और तटीय पोतों के लिये रु. 1622/- प्रति हैचकवर की यूनिट दर पर विचार किया है। सीआईटीपीएल के वर्तमान अनुमोदित दरमान में ज्वे पर उतरते समय हैच कवर प्रहस्तन के एक प्रचालन (खोलना, बंद करना दोनों) के लिये प्रदत्त दर विदेशी पोतों के लिये अम.डालर 45.05 और तटीय पोतों के लिये रु. 1135.28 है। सीआईटीपीएल द्वारा आय के अनुमानन में ऊंची दर पर विचार क्यों किया गया इसका कोई उत्तर नहीं मिला है। हालांकि इस बारे में सीआईटीपीएल से एक प्रश्न भी पूछा गया है इसलिये, सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2012 से 2014 के लिये अनुमानित हैच कवर प्रहस्तन आय को दरमान में प्रदत्त दरें लागू करते हुए संशोधित किया है।

(घ) सीआईटीपीएल ने डालर में लिखी प्रशुल्क मदों से अनुमानित आय का परिकलन में कटेनर प्रहस्तन आय के सबध में रु. 47.80 प्रति अम.डालर की विनिमय दर और भंडारण प्रभार, रीफर प्रभार आदि जैसी अन्य प्रचालन आय के बारे में रु. 48.00 प्रति अम.डालर की विनिमय दर अपनायी है। सामान्यतः भावी अवधि के लिये, डालर में अंकित प्रशुल्क मदों से आय निर्धारित करने के लिये, सदर्भित मामले को अंतिम रूप देते समय प्रचलित डालर विनिमय दर ही अपनायी जाती है। तथापि, अमरीकी डालर के मुकाबले रुपये की गिरती / कमजोर होती वर्तमान स्थिति के चलते, अगले तीन वर्ष के आय अनुमानन के लिये प्रचलित विनिमय दर को अपनाया / पर विचार करना उपयुक्त नहीं होगा, क्योंकि सुनिश्चित तौर पर यह नहीं कहा जा सकता कि अगले तीन वर्ष भी यही स्थिति बरकरार / जारी रहेगी। पिछला वर्ष रु. 46.33 प्रति अमरीकी डालर की विनिमय दर दर्शाता है, जिस पर इस विश्लेषण में वर्ष 2012 से 2014 तक की, डालर में लिखी प्रशुल्क मदों से आय निर्धारित करने के लिये इस्तेमाल किया गया है।

(ङ) उपरोक्त परिवर्तनों के अधीन, वर्ष 2012 से 2014 तक के लिये सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत अनुमानित प्रचालन आय, क्रमशः रु. 15375 लाख, रु. 20783 लाख और रु. 27170 लाख की तुलना में, संशोधित अनुमानित प्रचालन आय क्रमशः रु. 16797.86 लाख, रु. 22677.11 लाख और रु. 30814.11 लाख परिकलित होती है।

(viii) 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 अपेक्षा करती है कि महापत्तन न्यासों / टर्मिनल प्रचालकों के व्यय-प्रोजेक्शन, भारत सरकार द्वारा घोषित समस्त वस्तुओं के लिये थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) की वर्तमान-हलचल सदर्थ से मूल्यों में उतार चढ़ाव के लिये समायोजित यातायात के अनुरूप होने चाहिये। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने वर्ष 2011-12 के दौरान निर्णित किये जाने वाले प्रशुल्क मामलों में व्यय प्रोजेक्शनों के लिए 6% के वृद्धि अवयव / घटक को अपनाने का निर्णय किया है, जैसा कि पत्र स. टीएएमपी/27/2005-विविध दिनांक 11 जुलाई 2011 द्वारा सभी महापत्तन न्यासों और सीआईटीपीएल समेत निजी टर्मिनल प्रचालकों को सूचित / संचारित किया गया था।

(ix) (क) वर्ष 2011 के लिए प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम श्रेणी के अंतर्गत 86 की वास्तविक संख्या के मुकाबले सीआईटीपीएल ने वर्ष 2012 से 2014 के लिए इस श्रेणी में कर्मचारियों की संख्या क्रमशः 168, 245 और 267 अनुमानित की है। 2012 से 2014 के दौरान सीआईटीपीएल द्वारा अनुरक्षण कर्मचारियों की

आवश्यकता क्रमशः 33, 34 और 34 अनुमानित की गई है जबकि वर्ष 2011 में इन कमचारेयों की वर्तमान संख्या 28 बताई गई है। सीआईटीपीएल ने औचित्य बताया है कि श्रम बल में वृद्धि वर्ष 2012 में चार नई आरएमक्यूसी और आठ आरसीटीजीसी प्रचालित करने को ध्यान में रख कर अनुमानित की गई है। सीआईटीपीएल ने यह भी बताया है कि उसने विगत में आवश्यकता से कम मानव बल काम पर लगाया था क्योंकि उस समय टर्मिनल को घाटा हो रहा था। प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम तथा अनुरक्षण श्रम बल में सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित वृद्धि पर इस विश्लेषण में मरोसा किया गया है। सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2012 से 2014 के दौरान काम पर लगाये गये प्रचालन तथा प्रत्यक्ष श्रमिकों और अनुरक्षण श्रमिकों की वास्तविक संख्या यदि अनुमानों से कम पाई गई तो वास्तविकों पर परिणामजनित प्रभाव की अगली प्रशुल्क समीक्षा में मात्रा सुनिश्चित की जाएगी और उसे भावी प्रशुल्क में समायोजित किया जाएगा।

- (ख) सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2011 के लिए बतायी गई वास्तविक औसत लागत प्रति प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रमिक क्रमशः रु. 2.87 लाख प्रति वर्ष और प्रति अनुरक्षण श्रमिक के लिए रु. 2.54 लाख प्रति वर्ष बताई गई है। सीआईटीपीएल ने वर्ष 2012 के लिए औसत वार्षिक लागत प्रति प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रमिक तथा, प्रति अनुरक्षण श्रमिक क्रमशः रु. 2.73 लाख और रु. 2.16 लाख अपनायी है जो वर्ष 2011 की वास्तविक लागत से कम लगती है। सीआईटीपीएल ने बताया है कि औसत कर्मचारी लागत में कमी, कम वेतन पर अधिक संख्या में प्रवेश स्तर के अनुरक्षण कर्मचारियों की आवश्यकता के कारण है। इस संबंध में सीआईटीपीएल द्वारा वर्णित स्थिति पर इस विश्लेषण में विचार किया जाता है। अगले दो वर्षों 2013 और 2014 के लिए प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रमिक तथा अनुरक्षण श्रमिक की लागत को पिछले वर्षों की अलग-अलग लागत अनुमानों से 6% वार्षिक की दर से बढ़ाया गया है जो व्यवस्थित पाया गया है। इसलिए, सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2012 से 2014 के लिए अनुमानित प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रमिक लागत तथा अनुरक्षण श्रमिक लागत को बिना परिवर्तन अपनाया जाता है।
- (ख) अनुमानित उपकरण प्रचालन लागत में विद्युत लागत, ईंधन लागत तथा मरम्मत और अनुरक्षण खर्च शामिल होते हैं जिन पर निम्नलिखित पैराग्राफों में अनुक्रम से विचार विमर्श किया गया है:-

- (क) सीआईटीपीएल ने वर्ष 2011 में 10.99 यूनिट्स प्रति टीईयू की वास्तविक विद्युत खपत बतायी है और वर्ष 2012 से 2014 के लिए भी वही यूनिट विद्युत खपत पर विचार किया है। इस संबंध में सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत गणनाएँ दर्शाती हैं कि सीआईटीपीएल ने माल बुलाई की प्रति यूनिट विद्युत खपत निर्धारित करने के लिए वर्ष 2011 के दौरान संपूर्ण विद्युत खपत पर विचार किया है। इसने वास्तविक विद्युत खपत को परिवर्तनीय और स्थिर अवयवों में अलग-अलग नहीं किया है। ऐसे विवरणों के अभाव में सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित 10.99 यूनिट प्रति टीईयू की खपत पर इस विश्लेषण में विचार किया जाता है। तथापि सीआईटीपीएल को सलाह दी जाती है कि वह विद्युत खपत को परिवर्तनीय और स्थिर अवयवों में अलग-अलग करे तथा अगली प्रशुल्क समीक्षा में तदनुसार, माल बुलाई के प्रति यूनिट विद्युत खपत का अनुमान लगाए।

सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2011 के लिए विद्युत की औसत प्रति यूनिट लागत रु. 8.72 बतायी गई है जिसकी पुष्टि के लिए मई 2011 माह के बिजली बिल की प्रति भी संलग्न की है। सीआईटीपीएल ने वर्ष 2012 से 2014 के लिए यूनिट विद्युत लागत को, चक्रवृद्धि आधार पर 6% की वार्षिक वृद्धि लगाकर बढ़ा दिया है जो व्यवस्थित पाया गया है। इसलिए, सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2012 से 2014 तक के लिए अनुमानित विद्युत लागत पर बिना किसी परिवर्तन विचार किया जाता है।

- (ख) सीआईटीपीएल ने वर्ष 2011 के लिए 3.65 लिटर्स प्रति टीईयू की वास्तविक खपत सूचित की है। तथापि, वर्ष 2011 के दौरान (अक्टूबर 2011 तक) व्यय की गई कुल ईंधन लागत रु. 454 लाख और सीआईटीपीएल द्वारा बताई गई प्रति यूनिट लागत रु. 45/- प्रति लिटर के आधार पर, वास्तविक ईंधन खपत, अक्टूबर 2011 तक प्रहस्तित वास्तविक यातायात 399,906 टीईयू के लिए 2.52 लिटर प्रति टीईयू परिगणित होती है। इसके अलावा, सीआईटीपीएल ने यह कहते हुए कि समय गुजरने के साथ ईंधन की खपत बढ़ने की ही उम्मीद है, उसने वर्ष 2012 से 2014 के लिए ईंधन लागत के अनुमानन में 4 लिटर प्रति टीईयू की ईंधन खपत अपनायी है। ईंधन लागत के अनुमानन में भी वर्ष 2012 से 2014 के लिए, वर्ष 2011 के लिए बतायी गई 2.52 लिटर प्रति टीईयू की वास्तविक ईंधन खपत को बरकरार रखा जाता है।

सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2012 से 2014 के लिए अपनायी गई ईंधन की यूनिट लागत को वर्ष 2012 से 2014 के लिए चक्रवृद्धि आधार पर 6% वार्षिक वृद्धि अनुमत करते हुए, चेन्ने में डीज़ल के प्रचलित बाजार मूल्य रु. 43.95 प्रति लिटर से अद्यतन किया जाता है।

- (ग) सीआईटीपीएल ने कथित रूप से, मैकेनिकल / इलेक्ट्रिकल परिसंपत्तियों के सकल खंड के 1.5% वार्षिक पर और सिविल परिसंपत्तियों के सकल खंड के 0.5% वार्षिक पर वर्ष 2012 से 2014 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत अनुमानित की है। सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2012 से 2014 के लिए अनुमानित मरम्मत एवं अनुरक्षण व्यय की सीमा क्रमशः रु. 1686 लाख, रु. 1734 लाख और रु. 1785 लाख तक है। सीआईटीपीएल की परिकल्पनाओं को स्वीकार करते हुए, वर्ष 2012 से 2014 के लिए अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण व्यय लगभग रु. 838 लाख वार्षिक परिगणित होता है, जो स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण व्यय दोषपूर्ण/त्रुटिपूर्ण है। विभिन्न पिछले वर्षों के वास्तविक अनुमानित व्ययों पर 6% वार्षिक की वृद्धि लागू करके वर्ष 2012 से 2014 तक के अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण व्यय सुधारे गए हैं। अचल परिसम्पत्तियों में अमिवृद्धियों पर अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण व्यय मैकेनिकल / इलेक्ट्रिकल परिसंपत्तियों की अनुमानित पूंजी लागत के 2% पर और सिविल परिसंपत्तियों की अनुमानित पूंजी लागत के 1% पर अनुमत किया गया है। वर्ष 2012 से 2014 के लिए परिष्कृत मरम्मत और अनुरक्षण खर्च क्रमशः रु. 521.75 लाख, रु. 728.41 लाख और रु. 769.99 लाख परिगणित होते हैं।

- (xi) सीआईटीपीएल ने अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए, इसके द्वारा सीएचपीटी को वर्ष 2012 से 2014 के लिए देय अनुमानित राजस्व भाग का दावा नहीं किया है जो लाइसेंस एग्रीमेंट के प्रावधानों और मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप पाई गई है।
- (xii) वर्ष 2012 से 2014 के लिए सीआईटीपीएल द्वारा विचार किये गए अनुमानित उपकरण किराया प्रमारों में 6 अदद रीच स्टेकर्स, प्राइम मूवर्स (ट्रैक्टर ट्रेलर्स), 3 अदद फोर्क लिफ्ट्स, कार्यशाला / कारखाना औजार, ईओ ट्रॉली, एयर कम्प्रेसर और यूएचएफ के किराया प्रमार शामिल हैं।

लाइसेंस एग्रीमेंट में 6 अदद रीच स्टेकर्स की तैनाती के प्रावधान के साथ प्रचालक द्वारा उन्हें किराये पर लेने का विकल्प है। प्राइम मूवर्स की संख्या जैसाकि लाइसेंस एग्रीमेंट में अनुबंधित है, प्रचालनीय आवश्यकताओं के आधार पर प्रचालक द्वारा तय की जानी है। उपकरण की अन्य मदों का जिनके लिए सीआईटीपीएल ने किराया प्रमारों का अनुमान लगाया है, लाइसेंस एग्रीमेंट में विशेष रूप से उल्लेख नहीं किया गया है।

सीआईटीपीएल ने केवल रीच स्टेकर्स और प्राइम मूवर्स किराये पर लेने के बारे में ही दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत किया है। एक प्रश्न पूछे जाने के बावजूद इसने उपकरणों की अन्य मदें किरायेपर लेने के बारे में कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है। संयोग से, सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2010 और 2011 के लिए प्रस्तुत वास्तविक उपकरण किराया का ब्योरा दिखाता है कि सीआईटीपीएल ने कथित अन्य उपकरण के लिए कोई उपकरण किराया प्रमार खर्च नहीं किया है। इसके अलावा, इस प्राधिकरण द्वारा नवंबर 2010 में पारित पिछले आदेश में इस प्राधिकरण ने, इन उपकरणों के लिए सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित उपकरण किराया प्रमारों पर विचार नहीं किया क्योंकि उसने उन्हें किराये पर लेने के समर्थन में कोई दस्तावेज नहीं दिया था। उपरोक्त को देखते हुए फोर्कलिफ्ट्स, कार्यशाला औजार, ईओ ट्रॉली, एयर कम्प्रेसर और यूएचएफ के बारे में सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित उपकरण किराया प्रमारों पर विचार नहीं किया है।

सीआईटीपीएल ने वर्ष 2012 से 2014 के लिए रीच स्टेकर्स के किराया प्रमार की मद में क्रमशः रु. 315 लाख, रु. 334 लाख और रु. 354 लाख की राशि का अनुमान लगाया है। सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत गणनाएं दिखाती हैं कि उसने 7 अदद रीच स्टेकर्स के लिए किराया प्रमारों की गणना की है। हालांकि लाइसेंस एग्रीमेंट में 6 अदद रीच स्टेकर्स की तैनाती का अनुबंध है, एक अतिरिक्त रीच स्टेकर की तैनाती पर 4 आरएमव्यूसी और 6 आरटीजी की प्रस्तावित तैनाती और यातायात मात्रा में वृद्धि के प्रकाश में विचार किया गया है। इसलिए सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित किये गए 7 अदद रीच स्टेकर्स के उपकरण किराया प्रमारों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

इस संबंध में सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजी साक्ष्य रीच स्टेकर्स के लिए मासिक किराया प्रमार दर्शाते हैं जो 31 मई 2012 तक वैध हैं। सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत गणनाएं दिखाती हैं कि उसने पूरे 2012 वर्ष के लिए आधार दरों

पर वृद्धि लागू की है। वर्तमान दरों की वैधता मई 2012 तक मान्य करते हुए वर्ष 2012 के लिए जून 2012 से आधार दरों पर 6% वार्षिक की वृद्धि अनुमत की जाती है। इसी कार्यविधि / नजरिये का अनुरक्षण करते हुए, बाद के दो वर्षों 2013 और 2013 के लिए, अलग-अलग पिछले वर्षों के लिए विचार की गई दरों पर जून 2013 और जून 2014 से चक्रवृद्धि आधार पर 6% वार्षिक की दर वृद्धि अनुमत की जाती है।

प्राइम मूवर्स के बारे में, सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत दस्तावेज दिखाते हैं कि भुगतान माल दुलाई से जुड़ा हुआ है। उन्हीं शर्तों पर एक और वर्ष के लिए अनुबंध को आगे बढ़ाने के साथ अनुबंध 1 जून 2010 से 31 मई 2011 तक प्रभावी है। अनुबंध में, डीजल की दरों में उतार-चढ़ाव के लिए यूनिट मूल्य में समायोजन का भी प्रावधान है। तदनुसार, देखा गया है कि सीआईटीपीएल ने 25 जून 2011 से प्रभावी यूनिट दरों को संशोधित कर दिया है। अनुमानित 6% वार्षिक की वृद्धि लगाकर, प्राइम मूवर्स के बारे में वर्ष 2012 से 2014 के लिए सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित किराया प्रमारों पर, उनकी गणना में पायी गई छोटी-मोटी त्रुटियों की परिशुद्धी के अधीन, विचार किया गया है।

- (xiii) सीआईटीपीएल ने वर्ष 2012 से 2014 के लिए देय पट्टेदारी किराये के अनुमानन के लिए 285,149 वर्ग मीटर के कुल क्षेत्र पर विचार किया है जिसमें 78000 वर्ग मीटर का वह क्षेत्रफल भी शामिल है जो सीआईटीपीएल द्वारा अभी भी सौंपा जाना है। जैसा सीआईटीपीएल द्वारा बताया गया है, 78000 वर्ग मीटर का अतिरिक्त क्षेत्र सीएचपीटी द्वारा सीआईटीपीएल को अगस्त 2012 तक सौंपा जाना है। सीआईटीपीएल ने अतिरिक्त क्षेत्र का पट्टेदारी किराये पर पूरे 2012 वर्ष के लिए विचार किया है। तथापि, सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत सूचना पर भरोसा करते हुए, अतिरिक्त क्षेत्र के लिए पट्टेदारी किराये पर अगस्त 2012 से विचार किया गया है।

सीआईटीपीएल ने 285149 वर्ग मीटर के कुल क्षेत्रफल के लिए वर्ष 2012 से 2014 के लिए क्रमशः रु. 1457 लाख, रु. 1488 लाख और रु. 1516 लाख पट्टेदारी किराया अनुमानित किया है। जब सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत पट्टेदारी किराये के अनुमानों को पुष्टि करने के लिए कहा गया तो सीएचपीटी ने, पहले से आवंटित 207, 149 वर्ग मी. क्षेत्र के लिए 2012 से 2014 वर्ष के लिए देय क्रमशः रु. 901 लाख, रु. 945 लाख और रु. 993 लाख के देय पट्टेदारी किराये का विवरण प्रस्तुत कर दिया। पहले से आवंटित क्षेत्रफल के लिये सीएचपीटी द्वारा सूचित किया गया वार्षिक पट्टेदारी किराये पर विचार किया गया है।

78000 वर्ग मीटर के अतिरिक्त क्षेत्र के लिए पट्टेदारी किराये के बारे में देखा गया है कि सीआईटीपीएल ने, अपनी गणना में विकसित क्षेत्र के लिए लागू दर पर विचार किया है। लाइ.एग्री. के अनुसार 78000 वर्ग मी. का यह अतिरिक्त क्षेत्र के लिए पट्टेदारी किराया अविकसित क्षेत्र के लिए लागू दर अपनाते हुए सरकार द्वारा जारी भूमि नीति 2010 के अनुसार चक्रवृद्धि आधार पर 2% वार्षिक वृद्धि अनुमत करते हुए परिगणित किया गया है।

जैसा कि नवम्बर 2010 के पिछले प्रशुल्क में दर्ज है, सीआईटीपीएल और सीएचपीटी दोनों कथित रूप से लाइसेंस शुल्क पर उनके बीच विवाद को आर्बिट्रेशन की प्रक्रिया को सौंपने की तैयारी में थे। इस संबंध में, दोनों पक्षों ने, वर्तमान प्रशुल्क प्रक्रियाओं के दौरान ताजा स्थिति से हमें परिचय नहीं करवाया है। तथापि, भरपूर सावधानी के एक उपाय के रूप में यह स्पष्ट किया जाता है कि इस कवायद में विचार किये गए संपदा किरायों के अनुमान, उनके बीच निपटारे जाने वाले मुद्दों पर पहले से निर्णय कर लेना नहीं मान लेना चाहिए।

- (xiv) सीआईटीपीएल ने वर्ष 2012 से 2014 के लिए बीमा लागत का कथित तौर पर मैकेनिकल / इलेक्ट्रिकल परिसंपत्तियों के लिए सकल खंड के 0.5% पर और सिविल परिसंपत्तियों के लिए सकल खंड के 0.1% पर बीमा लागत, वर्ष 2012 से 2014 के लिए क्रमशः रु. 200 लाख, रु. 259 लाख और रु. 263 लाख तक आंकी गई है। वर्ष 2012 से 2014 के लिए अनुमानित बीमा लागत की वर्ष 2011 के वास्तविक बीमा लागत को आधार मानते हुए और उस पर चक्रवृद्धि दर पर 6% की वार्षिक वृद्धि लगाकर गणना की गई है। ऐसा करते समय, अचल परिसंपत्तियों में अभिवृद्धियों की अनुमानित पूंजी लागत के 1% पर अनुमत की गई है। संशोधित बीमा लागत वर्ष 2012 के लिए रु. 186.92 लाख और वर्ष 2013 तथा 2014 में से प्रत्येक के लिए रु. 269.52 लाख परिगणित होती है।

- (xv) सीआईटीपीएल ने वर्ष 2012 से 2014 के लिए अन्य प्रत्यक्ष खर्चों का अनुमानन क्रमशः रु. 713 लाख, रु. 865 लाख और रु. 1095 लाख पर किया है। जब इससे अन्य खर्चों के अंतर्गत मानी गई मदों की लागत ब्यौरों के साथ सूची मांगी गई तो सीआईटीपीएल ने बताया कि इस (व्यय) में रस्सी बांधना / खोलना, पाली कर्मचारियों के लिए परिवहन व्यय रीफर सफाई और प्रबोधन प्रभार शामिल हैं और इन खर्चों की वर्ष 2012 से 2014 के लिए कुल राशियाँ क्रमशः

रु. 157 लाख, रु. 195 लाख और रु. 285 लाख बतायी गई है। सीआईटीपीएल द्वारा लागत विवरणियों में विचार किये गए अनुमानों और प्रश्न के उत्तर में दिये गए आंकड़ों के बीच व्यापक अंतर का कारण अनुत्तरित ही रहा है।

सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत ब्यौरे के अनुसार, औसत रस्सी बांधने / खोलने संबंधी खर्च और कंटेनर निरीक्षण प्रभार रु. 51/- प्रति टीईयू परिगणित होते हैं जिनका दिसम्बर 2010 से संबंधित बीजकों की प्रतिबों से समर्थन किया गया है। इसलिए चूंकि वर्ष 2011 के लिए यूनिट पर सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत नहीं की गई है। वर्ष 2012 से 2014 के लिए रस्सी बांधने / खोलने संबंधी व्यय और कंटेनर निरीक्षण प्रभारों की गणना, रु. 51/- प्रति टीईयू की यूनिट दर लागू करके, विभिन्न वर्षों के लिए अनुमानित यातायात के लिए चक्रवृद्धि आधार पर 6% वार्षिक वृद्धि प्रदान कर की गई है।

जहाँ तक रीफर प्रबंधन व्यय और अन्य सामान्य व्ययों का संबंध है, सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजी समर्थन दर्शाता है कि वे समयावधि से संबंधित हैं। दिसम्बर 2010 के लिए व्यय किए गए वास्तविक खर्चों के आधार पर वार्षिकीकृत व्यय, जैसे सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत किये गए हैं, रु. 67 लाख प्रति वर्ष परिगणित किया गया है। इसलिए और, वर्ष 2011 के लिए वास्तविक अन्य खर्च, सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत न किये जाने पर वर्ष 2012 से 2014 के लिए अन्य खर्च, रु. 67 लाख के वार्षिकीकृत खर्चों को आधार मानते हुए और उन पर चक्रवृद्धि आधार पर 6% वार्षिक की वृद्धि लागू करके परिगणित किए गए हैं।

वर्ष 2012 से 2014 के लिए विचार किये गए संशोधित अन्य प्रत्यक्ष खर्च क्रमशः रु. 391.89 लाख, रु. 532.74 लाख और रु. 732.60 लाख परिगणित होते हैं।

- (xvi) संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.71 अनुबंधित करती है कि निजी टर्मिनलों के मामले में, मूल्यहास को, कंपनी अधिनियम 1956 के अनुसार अपनाए गए जीवन मानदंडों के साथ अथवा रियायत करार में प्रदत्त जीवन मानदंडों के आधार पर जो भी अधिक हो सरल रेखा विधि पर अनुमत किया जाना है। एक प्रश्न के बावजूद, सीआईटीपीएल ने पुष्टि नहीं की है कि इसके द्वारा मूल्यहास की गणना प्रशुल्क मार्गदर्शियों के प्रावधानों के अनुसार की गई है। तथापि इसने कहा है कि उसने कंपनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास की दरों का अनुपालन किया है।

सीआईटीपीएल ने समग्र परिसंपत्तियों को 3 श्रेणियों में समूहबद्ध किया है और प्रत्येक समूह के लिए एक साझा मूल्यहास दर लागू की है। वर्ष 2010 के लिए सीआईटीपीएल के ऑडिटेड वार्षिक लेखा, इसके द्वारा अपनायी गई मदवार मूल्यहास दर दर्शाते हैं। वर्ष 2012 से 2014 के लिए अनुमानित मूल्यहास वर्ष 2010 के लिए ऑडिटेड वार्षिक लेखा में दर्शायी गयी मदवार मूल्यहास दरों को गणना में लेते हुए परिगणित किया गया है। सीआईटीपीएल द्वारा 2012 से 2014 के वर्षों के दौरान सकल खंड में बढ़ोतरियों पर परिगणित मूल्यहास भी वही दरें लागू करके और सकल खंड में बढ़ोतरियों पर विचार किये गए बदलावों के अनुरूप परिवर्तित किया गया है, जैसाकि बाद के पैराग्राफों में स्पष्ट किया गया है। कंपनी अधिनियम 1956 के प्रावधानों के अनुसार, परिसंपत्तियों के प्रचालन में आने की संभावित तिथि को जो सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत की गई है, गणना में लेते हुए, अभिवृद्धियों पर मूल्यहास को अनुपातिक आधार पर अनुमत किया जाता है। इस प्राधिकरण द्वारा नवम्बर 2010 में पारित पिछले आदेश में अनुसरण की गई पद्धति के अनुरूप प्रोजेक्ट अवधि में मूल्यहास को समविभाजित कर देने को ध्यान में रखते हुए अचल परिसंपत्तियों में शामिल अपफ्रंट शुल्क और पट्टेदारी प्रीमियम पर मूल्यहास की गणना के लिए विचार नहीं किया गया है।

- (xvii) (क) सीआईटीपीएल प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय के अंतर्गत कर्मचारियों के वेतन का लेखा तैयार करता है। सीआईटीपीएल ने वर्ष 2011 में कर्मचारियों की वास्तविक संख्या 14 की तुलना में वर्ष 2012 से 2014 तक प्रत्येक वर्ष के लिए 21 कर्मचारियों का अनुमान लगाया है। इस विश्लेषण में, सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित कर्मचारियों की संख्या पर विश्वास किया गया है। सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2012 से 2014 के दौरान नियुक्त कर्मचारियों की संख्या यदि अनुमानों से कम पायी गयी तो उसका परिणामजनित प्रभाव की मात्रा अगली प्रशुल्क समीक्षा में दर्शायी जाएगी और उसे अगले प्रशुल्क में पूरी तरह समायोजित किया जायेगा।

वर्ष 2011 में प्रति कर्मचारी वास्तविक औसत लागत रु. 19.04 लाख वार्षिक परिगणित होती है। वर्ष 2012 से 2014 के लिए खर्चों के अनुमान के लिये वर्ष 2011 के वास्तविक को आधार मानते हुए चक्रवृद्धि आधार पर 6% की वृद्धि लगाकर कर्मचारी की औसत वार्षिक लागत बढ़ाई गई है।

(ख) सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित सामान्य उपरिव्यय में, संचार, यात्रा, मुद्रण एवं स्टेशनरी, विज्ञापन, बैंक प्रभार जैसे प्रशासनिक खर्च आते हैं। सीआईटीपीएल ने वर्ष 2011 में रु. 392 लाख के वास्तविक / अनुमानित खर्चों की तुलना में वर्ष 2012 से 2014 के उपरिव्यय के रूप में क्रमशः रु. 819 लाख, रु. 898 लाख और रु. 983 लाख का अनुमान लगाया है। जब वर्ष 2012 से 2014 के लिए इतने अधिक अनुमानों का औचित्य बताने के लिए कहा गया, सीआईटीपीएल ने बताया है कि यह बढ़ोतरी / वृद्धि उपकरणों में वृद्धि के कारण नियुक्त किये गए अतिरिक्त मानव बल के कारण है। तथापि, सामान्य उपरिव्यय के लिए सीआईटीपीएल द्वारा सूचीबद्ध व्यय की मदों में कोई मानव बल संबंधी व्यय नहीं है। यहाँ यह ध्यान देने योग्य है कि सीआईटीपीएल ने मानव बल व्यय को प्रचालन एवं अनुरक्षण श्रमिक तथा प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय के अंतर्गत पहले ही गिन लिया है। इसीलिए इस संबंध में वर्ष 2012 से 2014 के लिए सीआईटीपीएल के अनुमानों को वर्ष 2011 के लिए वास्तविक / अनुमानित सामान्य उपरिव्यय को आधार मानते हुए और चक्रवृद्धि आधार पर 6% वार्षिक की वृद्धि लगाकर परिवर्तित / सुधार किया गया है।

(xviii) जैसाकि पहले ही विचार विमर्श किया गया है, रु. 57.58 लाख की वार्षिक समविभाजन राशि पर वर्ष 2011 के अपफ्रंट शुल्क और पट्टेदारी प्रीमियम के समविभाजन के लिये विचार किया गया है। इतनी ही राशि पर वर्ष 2012 से 2014 के प्रत्येक वर्ष के लिये विचार किया गया है।

(xix) सीआईटीपीएल ने वर्ष 2012 से 2014 के लिये न तो किसी वित्त एवं विविध आय का और न ही किसी वित्त एवं विविध व्यय का अनुमान लगाया है। सीआईटीपीएल द्वारा विचार की गई स्थिति पर इस विश्लेषण में भी भरोसा किया गया है।

(xx) शुद्ध अचल परिसंपत्तियों और कार्यकारी पूंजी से युक्त नियोजित पूंजी का निम्नलिखित अनुच्छेदों में विश्लेषण किया गया है :-

(क) अचल परिसंपत्ति

(i) वर्ष 2012:

सीआईटीपीएल ने चार आरएमक्यूसी और आठ आरटीजीसी की लागत मद में रु. 23378 लाख के सकल खंड की वृद्धि का प्रस्ताव किया है। ये प्रहस्तन उपकरण टर्मिनल पर प्रचालन के लिये तैनात 3 आरएमक्यूसी और 10 आरटीजीसी के वर्तमान बेड़े में जोड़े / बढ़ाये जाने के लिये प्रस्तावित हैं। संलग्नक 12 पर लाइसेंस एग्रीमेंट 3 आरएमक्यूसी और 10 आरटीजीसी का प्रावधान करता है। यह बढ़ते हुए व्यवसाय और प्रचालनीय मांग को पूरा करने हेतु अतिरिक्त आरएमक्यूसी और आरटीजीसी तैनात करने का प्रावधान भी करता है।

सीआईटीपीएल की स्थिति ऐसी है कि 832 मीटर की बर्थ लंबाई एक समय में तीन पोतों को स्थान दे सकती है। चूंकि वर्तमान 3 क्रेनें तीनों पोतों को दक्षतापूर्वक सेवा प्रदान करने में पर्याप्त नहीं होंगे, एक समय में एक से अधिक पोत टर्मिनल पर आकर नहीं लगता है। यदि अतिरिक्त क्रेनें प्रदान नहीं की जाती हैं तो बर्थ खाली और बेकार रहेगा, और बर्थ में किया गया मूल्यवान निवेश अप्रयुक्त रह जाएगा। सीआईटीपीएल का कहना है कि यदि अधिक क्रेनें उपलब्ध करवायी जाती हैं तो पोतों के वापिस लौटने के समय में कमी के साथ-साथ (टर्मिनल) अधिक पोतों को आकर्षित कर सकता है। सीआईटीपीएल क्रेनों की संख्या में वृद्धि करके, आने वाले वर्षों में चरणबद्ध रूप से मात्रा (वालयूम) बढ़ाने पर भी विचार किया है। लाइसेंस प्रदाता पत्तन, सीएचपीटी ने यह कहते हुए कि सीआईटीपीएल को यार्ड क्षमता की पूरी शक्ति (क्षमता) प्राप्त करने हेतु क्वे-साइड क्षमता को विकसित करने की आवश्यकता है, इसने सीआईटीपीएल द्वारा अतिरिक्त कंटेनर प्रहस्तन उपकरणों की प्रस्तावित

तैनाती का समर्थन किया है। इससे कुल मिलाकर पत्तन का दक्षता परिमाण भी तो बढ़ेगा।

8 आरटीजीसी जोड़ने पर टर्मिनल में कुल 18 आरटीजीसी हो जाएंगे। 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शी, हालांकि इस मामले में लागू नहीं है। प्रत्येक आरएमक्यूसी के लिए 3 आरटीजीसी के मानदंड प्रदान करते हैं। ऐसी स्थिति में, और 7 अदद आरएमक्यूसी की कुल उपलब्धता को देखते हुए, सीआईटीपीएल में उपलब्ध आरटीजीसी की कुल संख्या 18 हो जाएगी जो मानदंडों के अनुसार आरटीजीसी की कुल संख्या से कम ही है।

उपरोक्त स्थिति को देखते हुए तथा सीआईटीपीएल द्वारा प्रदत्त औचित्य के साथ-साथ सीआईटीपीएल द्वारा वर्णित स्थिति को ध्यान में रखते हुए 4 आरएमक्यूसी तथा 8 आरटीजीसी को प्रस्तावित बढ़ोतरी पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

सीआईटीपीएल ने मई 2011 में इसके द्वारा जारी किये गए कार्य आदेश की प्रतियों की सहायता से चार आरएमक्यूसी और 8 आरटीजीसी की खरीद की पुष्टि की है। यह ध्यान देने योग्य है कि इसने आपूर्तिकर्ताओं को इसके द्वारा किये गए रु. 2183 लाख के अग्रिम भुगतान के बारे में दस्तावेजी सबूत भी प्रस्तुत कर दिये हैं। कार्य आदेश के अनुसार सभी अतिरिक्त उपकरण मई 2012 में प्रचालित कर दिये जाएंगे।

रु. 23378 लाख की अनुमानित पूंजी लागत के लिए सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत गणना दर्शाती है कि इसमें ईपीसीजी योजना के अंतर्गत ड्यूटी बचाई गई राशि के लिए बैंक गारंटी की मद में रु. 3699 लाख की राशि और उपकरण / मास्ट (मस्तूल) में कार्यशाला एवं आनुवंशिक पूंजीगत व्यय प्रत्येक की मद में रु. 450 लाख शामिल हैं।

सीआईटीपीएल द्वारा सीमा शुल्क को, ड्यूटी बचायी गई राशि के लिये प्रस्तुत की जाने वाली बैंक गारंटी ईपीसीजी योजना के अंतर्गत प्राप्त की जाने वाली रियायती सीमा शुल्क ड्यूटी के मुकाबले निर्यात अनिवार्यता पूरी करने हेतु जमानत / सुरक्षा राशि है और यह खरीद की वास्तविक लागत का हिस्सा नहीं है। बैंक गारंटी के मूल्य पर बैंक को देय कमीशन इस संबंध में संबंधित लागत है जो सामान्य उपरिचय के अंतर्गत पहले ही समाहित कर ली गई है। उपरोक्त स्थिति को देखते हुए ईपीसीजी योजना के अंतर्गत ड्यूटी बचाई गई राशि के लिये बैंक गारंटी के मूल्य पर आरएमक्यूसी और आरटीजीसी के संबंध में पूंजी लागत अनुमान में विचार नहीं किया गया है।

कार्यशाला तथा ध्वजदंड / मस्तूल जैसे आनुवंशिक उपकरण के लिये रु. 900/-लाख के कुल अनुमान के संबंध में सीआईटीपीएल ने अपने अनुमानों के समर्थन में न तो दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत किये हैं और उससे इस संबंध में पूछे गए एक प्रश्न के बावजूद न ही उसने इसके प्रचालन के लिये कोई सुनिश्चित समय-सीमा / अनुसूची दी है। इसलिये, कार्यशाला और आनुवंशिक उपकरण की मद में रु. 900/-लाख के अनुमान पर विचार नहीं किया गया है।

उपरोक्त समायोजनों के फलस्वरूप, अतिरिक्त कंटेनर प्रहस्तन उपकरणों की परिष्कृत पूंजी लागत चार आरएमक्यूसी के लिये रु. 13294 लाख और आठ आरटीजीसी के लिये रु. 5485 लाख परिगणित होती है, दोनों मिलाकर रु. 18779 लाख होती है। अतिरिक्त कंटेनर प्रहस्तन उपकरण के लिये प्रचालन के प्रत्याशित महिने से मरम्मत एवं अनुक्षण, बीमा और मूल्यहास जैसे प्रचालन व्यय अनुमत किये गए हैं क्योंकि सीआईटीपीएल के कथनानुसार उपकरणों को उनके प्रचालन में लाने

की तिथि से उपयोग में लाने का प्रस्ताव है। प्रस्तावित अभिवृद्धियों की पूंजी लागत पर प्रतिलाभ की स्वीकार्यता पर इस आदेश के अगले भाग में चर्चा की गई है।

उपरोक्त के अलावा और जैसा पहले बताया गया है, सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2011 में प्रस्तावित और 2012 में विचार की गई सकल खंड में निम्नलिखित अभिवृद्धियां पर नीचे चर्चा की गई है :-

(i) कंकरीट की सड़क बनाना

सीआईटीपीएल ने इस संबंध में रु.47.43 लाख के प्रस्तावित निवेश की इसके द्वारा जारी किये गए कार्य-आदेश की प्रति और इसके द्वारा ठेकेदार को किये गए अग्रिम भुगतान के दस्तावेजी सबूत से पुष्टि की है। कार्य-आदेश के अनुसार काम के जनवरी 2012 में पूरा हो जाने की संभावना है। सीआईटीपीएल ने लागत विवरणी (फार्म4ए) में इस मद को शामिल नहीं किया है जिसे एक चूक / त्रुटि के रूप में देखा गया है, तथापि, सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजी समर्थन पर विचार करते हुए कंकरीट की सड़क बिछाने की मद में रु.47.43 लाख के अनुमान पर वर्ष 2012 में विचार किया गया है।

(ii) अतिरिक्त रीफर संरचना

यद्यपि सीआईटीपीएल ने, रु.125.00 लाख की अनुमानित लागत के उपरोक्त कार्य के लिये कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है, निकट भविष्य में निर्मित यातायात मात्रा पर विचार करते हुए और सीआईटीपीएल द्वारा बतायी गई स्थिति पर विश्वास करते हुए कि विक्रेताओं (ठेकेदारों आदि) से प्राप्त निविदाओं की जांच पड़ताल हो रही है और काम अप्रैल 2012 से आरंभ हो जाने की संभावना है, अतिरिक्त रीफर संरचना के निर्माण की मद में सीआईटीपीएल के अनुमान पर वर्ष 2012 में विचार किया गया है। यह इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा में वास्तविकों के साथ सत्यापन के अधीन है।

(iii) कार्यशाला (कारखाने) का निर्माण

जैसा सीआईटीपीएल द्वारा बताया गया, रु.125.00 लाख का अनुमान, वर्ष 2012 में प्रचालित किये जाने के लिये प्रस्तावित अतिरिक्त उपकरणों के लिये नई कार्यशाला के निर्माण से संबंधित है। यद्यपि सीआईटीपीएल ने उपरोक्त कार्य के लिये कोई दस्तावेजी सबूत प्रस्तुत नहीं किया है, सीआईटीपीएल द्वारा बतायी गई स्थिति पर भरोसा करते हुए कि विक्रेताओं (ठेकेदारों आदि) से निविदाएं आमंत्रित की गई हैं और कार्य अगस्त 2012 तक प्रचलन में आ जाने की संभावना है, सीआईटीपीएल द्वारा कार्यशाला के निर्माण की मद में प्रस्तावित रु.125.00लाख के अनुमान पर वर्ष 2012 में विचार किया जाता है। यह इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविकों से सत्यापन के अधीन है।

(ii)

वर्ष 2013

अगस्त 2012 में सीएचपीटी द्वारा सौंपे जाने की संभावना वाले 78000 वर्गमीटर क्षेत्र में अतिरिक्त यार्ड के विकास के लिये सिविल वर्क्स की मद में सकल खंड में रु .3000 लाख तक अभिवृद्धियां प्रस्तावित हैं।

कंटेनर यार्ड के विकास के लिये उपरोक्त अतिरिक्त क्षेत्र का आबंटन लाइसेंस एग्रीमेंट के प्रावधानों के अंतर्गत अनुच्छेद 6 पर तथा लाइसेंस एग्रीमेंट के संलग्नक 4 के अंतर्गत है।

यद्यपि सीआईटीपीएल ने, लागत विवरणी में इस संबंध में अतिरिक्त निवेश को रु .3000 लाख पर स्थिर रखा है, इसके द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजी सबूत काम की अनुमानित पूंजी लागत रु .3700 लाख दिखाती है। सीआईटीपीएल ने यह भी पुष्टि की है कि काम वर्ष 2013 में पूरा किया जाएगा। सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजों पर भरोसा करते हुए अतिरिक्त यार्ड के विकास की मद में रु .3700 लाख के अनुमान पर वर्ष 2013 में विचार किया गया है।

उपरोक्त के अलावा और जैसा ऊपर बताया गया है, सू.प्री.इन्फ्रास्ट्रक्चर में वर्ष 2011 में सीआईटीपीएल द्वारा सकल खंड में प्रस्तावित अभिवृद्धियों पर भी वर्ष 2013 में विचार किया गया है, जैसा नीचे विचार विमर्श किया गया है :-

जैसा सीआईटीपीएल द्वारा बताया गया है, रु .50.00 लाख की राशि की अनुमान नए ईआरपी सोल्यूशन्स के क्रियान्वयन से संबंधित हैं। यद्यपि सीआईटीपीएल ने उपरोक्त कार्य के लिए कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है, इसने बताया है कि प्रणाली दिसंबर 2012 तक प्रचालित करने की आशा है। सीआईटीपीएल द्वारा बतायी गई स्थिति पर भरोसा करते हुए और यह मानते हुए कि सुविधा का प्रत्याशित कमीशन किया जाना 2012 के अंतिम दिनों में सुनिश्चित किया गया है, इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय वास्तविकों के साथ सत्यापन के अधीन, इस संबंध में रु .50.00 लाख के प्रस्तावित निवेश पर वर्ष 2013 में विचार किया गया है।

(iii)

वर्ष 2014

सीआईटीपीएल ने वर्ष 2014 में कोई अभिवृद्धि प्रस्तावित नहीं की है।

(ख)

कार्यकारी पूंजी

(i) जैसाकि पिछले पैराग्राफों में बताया गया है, सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2012 से 2014 के लिये अनुमानित विविध कर्जदारों का मूल्य छःमाह के वार्षिक भूमि पट्टेदारी प्रभार परिष्कृत किये गए हैं।

(ii) इन्वेंटरी के संबंध में, सीआईटीपीएल ने वर्ष 2012 से 2014 के लिये पूंजीगत अतिरिक्त पूंजी क्रमशः रु .137लाख, रु .193लाख पर अनुमानित किये हैं। चूंकि सीआईटीपीएल वर्ष 2012 में अतिरिक्त कंटेनर प्रहस्तन उपकरण कमीशन करने की प्रक्रिया में है, पूंजीगत अतिरिक्त पूंजी जैसा सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित किये गए हैं, भरोसा किया गया है, पर और इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविक से सत्यापन के अधीन विचार किया गया है।

जैसा पहले बताया गया है, अनुमानित मरम्मत एवं अनुरक्षण खर्चों के अनुमानित अनुपात के रूप में अन्य इन्वेंटरी के अनुमानन के लिये सीआईटीपीएल द्वारा अपनाए गए नजरिये पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है। तथापि, वर्ष 2012 से 2014 के

लिये सीआईटीपीएल के अनुमानों को, अनुरूप /सगत वर्षों के लिये मरम्मत और अनुरक्षण व्यय के परिष्कृत अनुमानों को लेखा में लेते हुए परिष्कृत किया गया है।

(iii) उपरिव्यय सहित परिष्कृत प्रचालन व्यय पर मानदंडों के अनुसार नकद जमा शेष / रोकड अनुमत किया जाता है।

(iv) वर्ष 2011 के लिये अपनाए गए नजरिये का अनुसरण करते हुए वर्ष 2012 से 2014 के लिये सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित वर्तमान देनदारिया, सगत वर्षों के लिये प्रचालन व्यय के परिष्कृत अनुमानों पर विचार करते हुए संशोधित की गई है।

परिष्कृत चालू परिसंपत्तियों और संशोधित चालू देनदारियों पर विचार करते हुए वर्ष 2012 से 2014 के लिये कार्यकारी पूंजी क्रमशः रु 1028 90 लाख, रु.1302.04 लाख और रु.1420.65 लाख परिगणित होती हैं।

(ग) अपफ्रंट शुल्क और पट्टेदारी प्रीमियम का असमविभाजित भाग नियोजित पूजी का भाग है जिस पर प्रतिलाम अनुमत किया गया है। उपरोक्त परिवर्तनों के अधीन, वर्ष 2012 से 2014 के लिये नियोजित पूजी क्रमशः रु 65097 91 लाख, रु 64128.38 लाख और रु 59315 80 लाख परिगणित होती है जिस पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(xii) टर्मिनल में तैनात 3 क्वे क्रेनों की वर्तमान संख्या के साथ 70% उपयोगिता स्तर पर टर्मिनल की क्वे क्षमता 597870 टीईयू प्रति वर्ष परिगणित होती है जिस पर अनुमेय प्रतिलाम अनुमत करने के लिये नवंबर 2010 के पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किया गया था।

20 हलचल (मूव्स) प्रति घंटा प्रति क्वेक्रेन के उत्पादकता मानदंड और 1 33 के बॉक्स अनुपात पर विचार करते हुए 4 क्वे क्रेनों की प्रस्तावित अमिवृद्धि के साथ सीआईटीपीएल ने टर्मिनल की क्वे क्षमता 7 क्रेनों के लिये 11,41,778 टीईयू वार्षिक बतायी है। तथापि नवंबर 2010 में अपनायी गई कार्यविधि का अनुपालन करते हुए 7 क्वे क्रेनों के साथ टर्मिनल की क्वे क्षमता 13,95,030 टीईयू वार्षिक परिगणित होती है।

286 टीईयू प्रति हेक्टेयर के ग्राउंड स्लॉट, 2.5 की औसत स्टेक ऊंचाई और 3 दिन के औसत उठरने के समय (डेलैटाइम) के साथ सीआईटीपीएल ने 207149 वर्गमीटर के आबटिस क्षेत्र की यार्ड क्षमता, 70% उपयोगिता पर 970327 टीईयू वार्षिक बताई है। सीएचपीटी द्वारा आबटिस किये जाने वाले 78000 वर्गमीटर के अतिरिक्त क्षेत्रफल में यार्ड के प्रस्तावित विकास के साथ, यार्ड क्षमता 1335694 टीईयू वार्षिक अनुमानित की गई है। किन्तु, इस प्राधिकरण द्वारा अन्य मामलों में यार्ड क्षमता के निर्धारण में विचार की गई 3 की स्टेक ऊंचाई और ग्राउंड स्लॉट के लिये 360 टीईयू प्रति हेक्टेयर के सुधरे हुए मानदंड के साथ, वर्तमान आबटिस क्षेत्र 207149 वर्गमीटर के लिये यार्ड क्षमता 1465312 टीईयू परिगणित होती है और सीएचपीटी द्वारा अगस्त 2012 में सौंपे जाने वाले 78000 वर्गमीटर को शामिल करते हुए 19,81,108 टीईयू वार्षिक परिगणित होती है। 7 क्वे क्रेनों के साथ 13,95,030 टीईयू वार्षिक की क्वे क्षमता वर्ष 2013 और 2014 के लिये उचित है। वर्ष 2012 के लिये, यह सोचते हुए कि 4 अतिरिक्त क्रेन-वर्ष के केवल उत्तरार्ध में ही उपलब्ध हो सकेंगी, टर्मिनल की क्षमता अनुपातिक आधार पर परिगणित की गई है, जो 996450 टीईयू परिगणित होती है।

उपरोक्त क्षमता और अनुमानित यातायात के आधार पर, वर्ष 2012 से 2014 के लिये समूची क्षमता उपयोगिता क्रमशः 58 71%, 58 61% और 76.43% पर परिगणित होती है।

जैसाकि मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.11 में अनुबधित है, निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में, यदि किया गया निवेश लाइ.एंग्री. के अधीन अनिवार्यता के अनुसार है तो उस पर आरओसीई के लिये विचार किया जाएगा, फिर चाहे पूर्ण क्षमता उपयोगिता हासिल न की गई हो।

वर्तमान मामले में, लाइ एंग्री. 3 आरएमक्वूसी और 10आरटीजीसी तैनात करने की व्यवस्था करता है, जैसाकि पहले कहा गया है। लाइ एंग्री. कारोबार में बढ़ोत्तरी और प्रचालनीय भाग के आधार पर अतिरिक्त आरएमक्वूसी और आरटीजीसी तैनात करने की भी व्यवस्था करता है। चूंकि अतिरिक्त उपकरणों का शामिल किया जाना कारोबार में वृद्धि से जुड़ा है जैसे, यातायात, सीआईटीपीएल द्वारा वर्ष 2012 से 2014 के लिये अनुमानित यातायात के मुकाबले वर्तमान प्रशुल्क चक्र में अभिकल्पित अतिरिक्त चार आरएमक्वूसी

और 8आरटीजीसी की तैनाती पर, प्रतिलाम अनुमत करने के प्रयोजन से आगामी पैराग्राफों में प्रत्येक वर्ष के अतर्गत चर्चा की गई है।

वर्ष 2012

वर्ष 2012 के लिये अनुमानित यातायात 585000 टीईयू है 70% उपयोगिता पर वर्तमान 3 क्वे क्रेनों के साथ क्षमता 597870 टीईयू परिगणित होती है, जो वर्ष 2012 के 585000 टीईयू के अनुमानित यातायात के प्रहस्तन के लिये पर्याप्त है। इसलिये, अतिरिक्त 4 आरएमक्वूसी और 8 आरटीजीसी के हासित मूल्य पर, वर्ष 2012 के लिये प्रतिलाम अनुमत करने के प्रयोजन से विचार नहीं किया गया है। वर्ष 2011-12 के दौरान निर्णित किये जाने वाले प्रशुल्क मामलों के लिये प्रतिलाम अनुमत करने हेतु इस प्राधिकरण द्वारा अपनाया गया 16% का अधिकतम प्रतिलाम वर्ष 2012 के लिये स्वीकार्य नियोजित पूजी पर अनुमत किया जाता है।

वर्ष 2013

वर्ष 2013 के लिये अनुमानित यातायात 789750 टीईयू है। चूंकि 70% उपयोगिता के साथ वर्तमान 3 क्वे क्रेनों के साथ परिगणित क्षमता 597870 टीईयू अनुमानित यातायात के प्रहस्तन के लिये पर्याप्त नहीं है, 191880 टीईयू के बचे हुए यातायात के प्रहस्तन हेतु अतिरिक्त प्रहस्तन उपकरण अपेक्षित / आवश्यक हैं। 70% उपयोगिता पर 797160 टीईयू के अतिरिक्त प्रहस्तन उपकरणों की कुल क्षमता और बचे हुए यातायात 191880 टीईयू को ध्यान में लेते हुए अतिरिक्त उपकरणों की क्षमता उपयोगिता 24% परिगणित होती है। चूंकि इन अतिरिक्त क्रेनों की क्षमता उपयोगिता 60% से कम है, इन अतिरिक्त क्रेनों के हासित मूल्य पर, प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.10 के प्रावधानों के अनुसार प्रतिलाम समानुपातिक आधार पर अनुमत किया जाता है। तदनुसार, वर्ष 2013 के लिये अतिरिक्त कटेनर प्रहस्तन उपकरणों के हासित मूल्य पर 3.85% प्रतिलाम और बची हुई नियोजित पूजी पर 16% का अधिकतम प्रतिलाम अनुमत किया गया है।

वर्ष 2014

वर्ष 2014 के लिये अनुमानित यातायात 10,68,163 टीईयू है। वर्तमान 3 क्वे क्रेनों के साथ क्षमता प्रोजेक्टेड यातायात के प्रहस्तन हेतु पर्याप्त नहीं है। 70% उपयोगिता पर अतिरिक्त उपकरणों की कुल क्षमता 797160 टीईयू और बचे हुए यातायात 468293 टीईयू पर विचार करते हुए अतिरिक्त कटेनर प्रहस्तन उपकरणों की क्षमता उपयोगिता 59% परिगणित होती है। प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.10 के अनुसार 60% और अधिक के क्षमता उपयोगिता के लिये अधिकतम अनुमेय प्रतिलाम अनुमत किया जाएगा। जब क्षमता उपयोगिता 50% से 60% के बीच में देखी जाए तो क्षमता की सामान्य से कम उपयोगिता के लिये जिम्मेदार अवयवों का विश्लेषण करने के बाद अलग-अलग मामलों के आधार पर अनुमत किये जाने वाले अधिकतम अनुमेय प्रतिलाम में अनुपातिक आधार पर कमी करने का अलग निर्णय लिया जाएगा। चूंकि अतिरिक्त कटेनर प्रहस्तन उपकरण की क्षमता उपयोगिता 60% अनुबधित स्तर के आसपास है और संपूर्ण उपयोगिता स्तर 76% है। यह प्राधिकरण वर्ष 2014 के लिये भी इन अतिरिक्त क्रेनों के हासित मूल्य पर पूरा प्रतिलाम अनुमत करने हेतु प्रवृत्त है।

- (xxii) उपरोक्त चर्चाओं के अधीन, वर्ष 2012 से 2014 के लिये सीआईटीपीएल द्वारा दाखिल की गई लागत विवरणी सशोधित की गई है। सशोधित लागत विवरणी सलग्नक-1 पर सलग्न है। वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर लागत विवरणी में उद्घाटित परिणाम संक्षेप में नीचे दिये हैं -

(रु लाखों में)

बीरा	2012	2013	2014	कुल योग
प्रचालन आय	16797.86	22677.11	30614.11	70089.08
शुद्ध अधिशेष (प्रतिलाम के बाद)	(-)657.38	1977.40	7254.67	8574.71
शुद्ध अधिशेष प्रचालन आय के % के रूप में	(-)3.91%	8.72%	23.70%	12.23%

- (xxiii) जैसाकि उपराक्त तालिका से देखा जा सकता है कि यदि वर्तमान प्रशुल्क को 2014 तक चलते रहने दिया जाता है तो प्रशुल्क चक्र के दौरान रु 8574.71 लाख का अनुमानित अतिरिक्त अधिशेष जमा हो जाएगा। चूंकि वर्तमान प्रशुल्क पर किसी प्रकार की कोई वृद्धि प्रदान करने का कोई औचित्य नहीं है, वर्तमान प्रशुल्क पर 15% की वृद्धि मागने वाला सीआईटीपीएल का प्रस्ताव अस्वीकार किया जाता है। जैसाकि अनुमानित लागत स्थिति की मांग है, वर्तमान प्रशुल्क में आघात (एव आमूल) 12.23% की कटौती / कमी की जाती है।
- (xxiv) सीआईटीपीएल ने दरों की लागू करने को अधिशासित करने वाली कुछ नई परिभाषाएँ शामिल करने के साथ-साथ कुछ वर्तमान परिभाषाओं शर्तों और नोट्स में परिवर्तन का प्रस्ताव किया है। यहां याद दिलाया जाता है कि जब सीआईटीपीएल ने अपनी सुविधाएँ प्रचालित की थीं तो इसने पड़ोसी कटेनर टर्मिनल (सीसीटीपीएल) के प्रशुल्क के अनुप्रयोग को अधिशासित करने वाली सशर्तताओं समेत प्रशुल्क संरचना अंगीकार की थी। सीआईटीपीएल की वर्तमान प्रशुल्क संरचना और सशर्तताओं में प्रस्तावित परिवर्तन, सीसीटीपीएल में प्राप्त स्थिति से दूर जाते हुए पाए गए हैं। तथापि, सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तावित परिवर्तनों की जांच-पड़ताल के लिये प्रचालक से अनुरोध किया गया था कि वह अपने पत्येक प्रस्तावित परिवर्तन के साथ उसके कारण भी दे। किन्तु उसने अनेक प्रस्तावित परिवर्तनों के साथ बिन्दुवार कारण प्रस्तुत नहीं किये हैं। इसलिए, केवल वही मदों पर जहां प्रस्तुत परिवर्तनों को औचित्य युक्त / न्याय संगत पाया गया है, इस विश्लेषण में विचार गया गया है।
- (xxv) सीआईटीपीएल ने "बॉन्डेड ट्रकिंग" के परिभाषा शामिल करने का प्रस्ताव किया है। याद दिलाया जाता है कि इस प्राधिकरण ने आदेश स टीएमपी / 45 /2007-सीसीटीएल दिनांक 19 जून 2008 के माध्यम से कहा था कि बॉन्डेड ट्रकिंग सेवा इस प्राधिकरण के नियामक कार्यक्षेत्र के अन्तर्गत नहीं आती है। ऐसी स्थिति में, दरमान में "बॉन्डेड ट्रकिंग" के लिये एक परिभाषा प्रदान करने का प्रश्न ही नहीं उठता।
- (xxvi) 'अतिविशाल कटेनर' (ओवर डाइमेंशनल कटेनर) की वर्तमान परिभाषा में क्षतिग्रस्त कटेनर आते हैं। सीआईटीपीएल ने इस आधार पर 'अतिविशाल कटेनर' की परिभाषा से 'कॉर्नर कास्टिंग' समस्या वाले कटेनर शब्द निकालने का प्रस्ताव किया है क्योंकि क्षतिग्रस्त कटेनरों में ऐसे कटेनर आ जाते हैं जिनमें कॉर्नर कास्टिंग समस्या होती है। सीआईटीपीएल के स्पष्टीकरण के आधार पर 'अतिविशाल कटेनर' की वर्तमान परिभाषा में प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया जाता है।
- (xxvii) किसी पोत की स्थिति के बारे में निर्णय करने वाली शर्तों को अधिशासित करने वाला प्रस्तावित नोट, अन्य महापत्तनों और निजी टर्मिनलों के दरमान में प्रदत्त सामान्य प्रावधान के अनुरूप ही है। इसलिये, इस सबब में प्रस्तावित नोट अनुमोदित किया जाता है।
- (xxviii) प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.18.2 के अनुरूप उपयोगकर्ताओं द्वारा विलम्बित भुगतान / सीआईटीपीएल द्वारा विलम्बित धनवापसी के लिये दण्ड-ब्याज से संबंधित प्रस्तावित नोट को, भारतीय स्टेट बैंक के प्रचालित उच्चतम ऋणदान दर (प्राइम लेंडिंग रेट) 14.75%+ अधिक 2% को प्रतिबिम्बित करने के लिये संशोधित किया गया है।
- (xxix) यदि कोई उपयोगकर्ता पोत में सभी कटेनरों पर रस्सी बाधने संबंधी प्रचालन के लिये रस्सी बाधने / खोलने वाले श्रमिक दल की, सीआईटीपीएल की पूर्व अनुमति से व्यवस्था करता है तो प्रहस्तन प्रमारों में रु .33/- प्रति कटेनर की छूट प्रदान करने वाले वर्तमान प्रावधान को निकालने के प्रस्ताव के लिये सीआईटीपीएल ने कोई कारण नहीं बताया है। प्रभावित सामान्य कटौती को ब्रह्माल रखते हुए / रखने के अधीन वर्तमान शर्त कायम रखी जाती है।
- (xxx) वर्तमान व्यवस्था में, क्वेसाइड से यार्ड और व्युत्क्रम-में एलसीएल कटेनरों के लिये प्रदत्त प्रमारों में खाली कटेनर शामिल नहीं हैं। सीआईटीपीएल ने खाली कटेनरों के क्वेसाइड से यार्ड और व्युत्क्रम में परिवर्तन के लिये इस प्रशुल्क मद के अधीन प्रमार प्रस्तावित किये हैं। जैसा पहले बताया गया है, सीआईटीपीएल ने दरों के प्रस्तावित लागू किये जाने के लिये लागत औचित्य के साथ कोई कारण नहीं दिया है। इसलिये यह प्राधिकरण खाली कटेनरों के लिये प्रस्तावित दरें अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है।

(x000) वर्तमान व्यवस्था के अनुसार आईसीटी कटेनरों के लिये पहले 10 दिन नि शुल्क आवास / ठहराव समय है। सीआईटीपीएल ने अगले स्लेब में समय अवधि को समायोजित करते हुए, वर्तमान आवास समय 10 दिन को बढ़ाकर 15 दिन करने की योजना बनायी है। प्रस्तावित सुधार की मद में वित्तीय प्रभाव के अभाव में वर्तमान नि शुल्क दिन ही जारी रहेंगे।

(x000i) वर्तमान दरमान कटेनरों के टर्मिनल से रेल यार्ड और व्युत्क्रम में परिवहन के लिये अतिरिक्त हलचल के लिये प्रभार प्रदान करता है। प्रस्तावित व्यवस्था में सीआईटीपीएल ने इस सेवा को कटेनर यार्ड में लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ हलचल के साथ जोड़ दिया है और (इसके लिए) एक व्यापक प्रशुल्क की योजना की है। इस प्रक्रिया में, अतिरिक्त हलचल के लिए वर्तमान दर, सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तावित सामान्य वृद्धि से अधिक बढ़ायी गई है। प्रस्तावित प्रभार का प्रदान की जाने वाली सेवाओं की लागत-ब्योरो औचित्य नहीं बताया गया है। इसलिए, नई प्रस्तावित प्रशुल्क मद अनुमोदित नहीं है। कटेनरों की टर्मिनल से रेल यार्ड और व्युत्क्रम में अतिरिक्त हलचल के लिए वर्तमान प्रशुल्क व्यवस्था प्रदत्त दर में समायोजन के अन्तर्गत, प्रभावी सामान्य कटीती के साथ, जारी रहेगी।

(x000ii) सीआईटीपीएल ने प्रस्तावित दरमान में विभिन्न नई प्रशुल्क मदें शामिल करने का प्रस्ताव किया है। एक प्रश्न के बावजूद, सीआईटीपीएल ने इसके द्वारा प्रस्तावित किसी भी नई प्रशुल्क मद के लिए कोई लागत ब्योरे और दरों के आधार प्रस्तुत नहीं किए गए हैं। इसने उस अतिरिक्त राजस्व (के बारे में विवरण) प्रस्तुत नहीं किया है जो प्रशुल्क चक्र के दौरान नई प्रशुल्क मदों से अर्जित हो सकता है। इसलिए, यह प्राधिकरण, ऊपर प्रस्तावित नई प्रशुल्क मदें अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है।

(x000iv) पोट पर कचरे की निकासी के लिए प्रभारों की लेवी का यूनिट वर्तमान व्यवस्था में, 1/2 घन मीटर थैला है। सीआईटीपीएल ने इस यूनिट को "प्रति ट्रक भार" के लेवी यूनिट में बदलने का प्रस्ताव किया है और प्रभारों को वर्तमान रु. 257 40 प्रति 1/2 घन मीटर थैले से रु. 5500.00 प्रति ट्रक दौरा इस आधार पर बढ़ाने का प्रस्ताव किया है कि कचरे को मौलिक रूप से मापना कठिन होता है और जब भी कचरा हटाना पड़ता है तो पूरे ट्रक की व्यवस्था करने की आवश्यकता होती है। यह ध्यान देने योग्य है कि पडोसी कटेनर टर्मिनल (सीसीटीपीएल) ने जहाँ लेवी का यूनिट 1/2 घन मीटर प्रदान किया गया है, इस सबब में कोई कठिनाई नहीं बतायी है। इसके अलावा, सीआईटीपीएल ने, लेवी के यूनिट में परिवर्तन की वजह से पड़ने वाले प्रभाव के साथ प्रस्तावित दरों का औचित्य बताते हुए गणनाएँ प्रस्तुत नहीं की गई हैं। यह सेवा प्रदान करने की लागत, टर्मिनल की समग्र लागत स्थिति में समाहित है। इसलिए, यदि प्रस्तावित परिवर्तन अनुमोदित नहीं किया जाता है तो सीआईटीपीएल किसी नुकसान / घाटे की स्थिति में नहीं चला जाएगा। इस सबब में, लेवी का वर्तमान यूनिट जारी रहेगा।

11.1 परिणामस्वरूप, और ऊपर बताए गए कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण सीआईटीपीएल के सशोधित दरमान को अनुमोदित करता है जो सलग्नक-II पर सलग्न है।

11.2 चूंकि वर्तमान दरमान की वैधता 31 दिसम्बर 2011 को पहले ही समाप्त हो चुका है, सीआईटीपीएल को सशोधित दरमान और सशर्तताएँ भारत का राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तिथि से 15 दिन बीतने के बाद क्रियान्वित होंगे और 31 दिसम्बर 2014 तक प्रभावी रहेंगे। प्रदत्त अनुमोदन उसके बाद स्वतः, निरस्त हो जाएगा, जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित न किया जाये।

11.3 सीआईटीपीएल के वर्तमान दरमान की वैधता 31 दिसम्बर 2011 से आगे सशोधित दरमान के क्रियान्वयन की प्रभावी तिथि तक विस्तारित की गई मानी जाती है।

11.4 इस प्राधिकरण ने वर्ष 2012 से 2014 के लिए अनुमानों पर भरोसा किया है। कथित वर्षों में वास्तविक निष्पादन ने अंतर के कारण उत्पन्न अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई होगा तो वह, अगली समीक्षा में, 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 के प्रावधानों से अधिशेषित होगा।

11.5 सीआईटीपीएल का प्रशुल्क प्रचालक द्वारा प्रस्तुत सूचना और की गई अवधारणाओं के आधार पर निर्धारित की गई है, जैसा कि विश्लेषण में बताया गया है। यदि यह प्राधिकरण प्रदत्त प्रशुल्क वैधता, अवधि के दौरान कभी यह पाता है कि वास्तविक स्थिति भरपूर मात्रा में पक्की तौर पर विचार किये गए अनुमानों से भिन्न है अथवा इसमें स्वीकृत अवधारणाओं से भटकाव है तो यह प्राधिकरण सीआईटीपीएल से अपेक्षा करेगा कि वह इसके प्रशुल्क की समीक्षा अनुसूची से पहले करने के लिए और सशोधित प्रशुल्क में ऐसे अन्तर के कारण जमा हुए / एकत्रित लाभ को सशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार समायोजित करने हेतु प्रस्ताव दाखिल करे।

116 इस सबब में, सीआईटीपीएल से अपेक्षा है कि वह विभिन्न लेखा वर्षों की समाप्ति के बाद 60 दिनों के भीतर इस प्राधिकरण को अपने वार्षिक लेखा और निष्पादनता रिपोर्ट प्रस्तुत करे। यदि सीआईटीपीएल अनुबद्धित समयावधि के भीतर ऐसी सूचना प्रदान करे में असमर्थ रहता है तो सीएचपीटी सीआईटीपीएल के विरुद्ध समुचित कार्रवाई आरम्भ कर दे। ऐसे में, यह प्राधिकरण सीआईटीपीएल के प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपनी तरफ से कार्रवाई कर सकता है। इसके अलावा, सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में अगली सामान्य समीक्षा के समय भिन्नता / अन्तर का विश्लेषण भी किया जा सकता है और अगले चक्र के लिए निर्धारित किये जाने वाले प्रशुल्क में, मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसूच 5, अतिरिक्त अधिशेष का समायोजन किया जा सकता है।

[स विज्ञापन 11/4/143/11/असा]

उत्तराखण्ड ।

* Actuals for 10 months (upto Oct'11) and Estimates for remaining 2 months (Nov'11 & Dec'11)

अनुबध - II

चेन्नई इंटरनेशनल टर्मिनल्स प्राइवेट लिमिटेड दरमान (अंतरिम)

प्रावक्त्यम्

इस दरमान में चेन्नई इंटरनेशनल टर्मिनल्स प्राइवेट लिमिटेड में प्रदान की गई सेवाओं और सुविधाओं के लिए चेन्नई इंटरनेशनल टर्मिनल्स लिमिटेड को देय प्रभार निर्धारित किए गए हैं।

1 परिभाषाएं

इस दरों के मान में जब तक सदर्थ के अनुसार अन्यथा अपेक्षित नहीं हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी

- (i) 'मान्यताप्राप्त ग्राहक कार्यक्रम' का अर्थ उस कार्यक्रम से है जो सीमाशुल्क विभाग द्वारा लागू किया गया है, जिसके तहत उनके द्वारा 'मान्यताप्राप्त ग्राहक' के रूप में पंजीकृत आयातकों की एक अलग श्रेणी बनाई जाएगी जिसे सुनिश्चित सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएगी। आरएनएस द्वारा यादृच्छिक आधार पर चयनित पारेषणों के अल्प प्रतिशत अथवा जिन मामलों में विशिष्ट आसूचना उपलब्ध हो अथवा जहां पर अनुपालनहीनता के देखे गए विशिष्ट पैटर्न का समाधान किया जाना हो को छोड़कर मान्यताप्राप्त ग्राहकों को स्व-निर्धारण के आधार पर, अर्थात् स्वभाविक तौर पर उनकी घोषणा के आधार पर माल की जांच किए बिना निकासी प्रदान की जाएगी इसके अलावा, देश में सभी पत्तनों पर, जहां ईडीआई और आरएमएस प्रचालनरत हैं, पंजीकृत मान्यताप्राप्त ग्राहकों को यह लाभ उपलब्ध होगा। अपेक्षा की जाती है कि इस उपाय से कार्गो के उहरने के समय और ऐसे आयातकों के लेनदेन की लागत में कमी आएगी। सीमाशुल्क के आयुक्तों के लिए भी यह आवश्यक होगा कि वे अभिरक्षकों के साथ इन ग्राहकों के लिए अलग भंडारण स्थान, प्रहस्तन सुविधा और शीघ्र निकासी सुविधाएं सुनिश्चित करने हेतु काम करें। इसके अलावा, आईएमजी ने विनिर्दिष्ट मान्यताप्राप्त आयातकों को कार्गो की तत्काल सुपुर्दगी हेतु पत्तन परिसर में स्पष्टतया निर्धारित अलग क्षेत्र स्थापित करके त्वरित सुपुर्दगी प्रणाली की सिफारिश की है। इस कार्यक्रम की विस्तृत व्याख्या सीमाशुल्क के दिनांक 24 नवम्बर 2005 के परिपत्र सं 42/2005-सीमाशुल्क में दी गई है।
- (ii) 'सीआईटीपीएल' का अर्थ भारत में निगमित कंपनी, चेन्नई इंटरनेशनल टर्मिनल्स प्राइवेट लिमिटेड, उसके उत्तराधिकारी और समनुदेशिनी हैं।
- (iii) 'तटीय पोत' का अर्थ किसी ऐसे पोत से है, जो भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में स्थित किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में संलग्न है और जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- (iv) 'कंटेनर' का अर्थ मानक आईएसओ कंटेनर है जो कार्गो के परिवहन के लिए और कार्गो का चट्टा लगाने के लिए उपयुक्त है और वह एक इकाई के रूप में प्रहस्तन किए जाने और कंटेनर स्ट्रेडर युक्त क्रेन द्वारा उठाए जाने योग्य होना चाहिए।
- (v) 'एफसीएल' का अर्थ पूर्ण कंटेनर मार वाला कटनर होगा।
- (vi) 'विदेशगामी पोत' अर्थ का अभिप्राय होगा तटीय पोत से भिन्न कोई अन्य पोत।
- (vii) 'धूम्रीकरण सुविधा' का अर्थ ऐसे कार्गो को प्रदूषणविहीन करना है जिस पर कीड़ों का दुष्प्रभाव हो सकता है और जिसे धूम्रीकरण द्वारा अथवा गैसरहित बनाकर अथवा दोनों के द्वारा प्रदूषण विहीन करने की जरूरत है।
- (viii) 'खतरनाक कंटेनर' से अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जिसमें आईएमओ के अधीन खतरनाक सामान के रूप में वर्गीकृत वस्तुएं हैं।
- (ix) 'आईसीडी' का अर्थ अतर्देशीय कंटेनर डिपो है।
- (x) 'एलसीएल' का अर्थ पूर्ण कंटेनर मार से कम मार वाला कंटेनर (एक से अधिक आयातकों/निर्यातकों के कार्गो मरे हुए कंटेनर) है।
- (xi) अतिविशाल कंटेनर का अर्थ है अतिविशाल कार्गो ले जाने वाला, मानक कंटेनर के सामान्य आकार से बड़ा कंटेनर जिसके लिए स्लाग्स शैकल्स, लिफ्टिंग बीम इत्यादि जैसे विशेष उपकरणों की आवश्यकता पड़ती है। क्षतिग्रस्त कंटेनर और लिफ्टिंग के लिए विशेष उपकरणों की अपेक्षा वाले कंटेनरों को भी अतिविशाल कंटेनरों के रूप में वर्गीकृत किया जाता है।

- (xii) 'प्रतिदिन' का अर्थ प्रति कैलेंडर दिन अथवा उसको भाग है।
- (xiii) 'पत्तन' का अर्थ चेन्नई पत्तन न्यास है।
- (xiv) 'रीफर' का अर्थ माल की दुलाई के प्रयोजनार्थ कोई ऐसा कटेनर है, जिसे वांछित तापक्रम बनाए रखने के लिए विद्युत आपूर्ति अपेक्षित होती है।
- (xv) 'शट-आउट कटेनर' का अभिप्राय ऐसे कटेनर से है, जिसने वीआईएन द्वारा यथा इंगित किसी पोत हेतु निर्यात के लिए टर्मिनल में प्रवेश किया है और किसी कारण से पोत से जुड़ा हुआ नहीं है।
- (xvi) 'टन' का अर्थ 1 000 किलोग्राम का एक मीट्रिक टन अथवा एक घनमीटर है।
- (xvii) 'पोतातरण कटेनर' का अभिप्राय ऐसे कटेनर से है जो एक पोत से उतारा गया है, सीआईटीपीएल में रखा गया और अन्य पोत के द्वारा दुलाई किया गया है।
- (xviii) 'वीआईएन' का अर्थ पोत पहचान सूचना सख्या है।

2 सामान्य

- (i) पोत की स्थिति जैसी नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी इसके प्रमाणन द्वारा पुष्टि की गई है वह प्रासंगिक अवयव है जो निर्णित करता है कि पोत "विदेश गामी" है अथवा "तटीय"। यदि किसी विदेशगामी पोत को तटीय यात्रा पर जाने की और कार्गो / कटेनर ले जाने की अनुमति होगी तो वे ऐसी अनुमेय यात्राओं के विषय में रियायतों के लिये भी अर्हक होंगे
 - (क) भारतीय ध्वज वाला विदेश गामी पोत जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है सीमाशुल्क परिवर्तनआदेश के आधार पर तटीय यात्रा पोत में परिवर्तित हो सकता है।
 - (ख) विदेशी ध्वज वाला कोई विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय यात्रा पोत के रूप में परिवर्तित हो सकता है।
 - (ग) ऐसे परिवर्तनों के मामले में लदान करने वाले पत्तन द्वारा पोत पर तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएगी।
 - (घ) ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें केवल तबतक प्रमार्थ होंगी जबतक पोत तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करता है उसके तत्काल बाद उतराई पत्तन द्वारा विदेशगामी दरें वसूल की जाएगी।
 - (ङ) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस प्राप्त समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए किसी अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (ii) प्रत्येक बिल के कुल योग पर निकाले / परिगणित गए सभी प्रभारों को अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किया जाएगा।
- (iii)
 - (क) प्रयोक्ता इस दरमान के अधीन किसी भी प्रभार के विलंबित भुगतान पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार सीआईटीपीएल विलंबित धनवापसी पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
 - (ख) दंडात्मक ब्याज की दर 16.75% वार्षिक होगी। दंडात्मक ब्याज दर सीआईटीपीएल और पत्तन प्रयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
 - (ग) धन वापसियों में विलंब सवाए पूरी करने की तारीख से केवल 20 दिनों के बाद अथवा प्रयोक्ताओं द्वारा अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति पर इनमें से जो भी बाद में हो से गिना जाएगा।
 - (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब सीआईटीपीएल द्वारा बिल देने की तारीख से 10 दिनों के बाद से गिना जाएगा। तथापि यह प्रावधान उन मामलों में जहां महापत्तन-न्यास अधिनियम में यथानिर्दिष्ट सवाए प्राप्त करने के पूर्व भुगतान किया जाना है और / अथवा जहां इस दरमान में प्रभारों का अग्रिम भुगतान प्रदत्त है लागू नहीं होगा।

- (iv) खतरनाक कार्गो वाले कंटेनर / विशाल कंटेनरों के मामले में विभिन्न कंटेनर वर्ग पर प्रभावी प्रहस्तन प्रभार से 25% प्रीमियम प्रभावी होगा।
- (v) लंबाई में 20 फुट तक अथवा उससे कम के कंटेनरों को प्रशुल्क के प्रयोजनार्थ एक टीईयू माना जाता है।
- (vi) अमरीकी डॉलर में अंकित कंटेनर-संबद्ध प्रभार समतुल्य भारतीय रुपए में सग्रहित किए जाएंगे। इस प्रयोजनार्थ, पत्तन की सीमाओं में पोत के प्रवेश की तारीख (आयात कंटेनरों के मामले में) और टर्मिनल के परिसर में कंटेनरों के (निर्यात कंटेनरों के मामले में) आगमन की तारीख को विद्यमान समय-समय पर भारतीय रिजर्व बैंक भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहायक बैंक या अन्य किसी सरकारी क्षेत्र के बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर का डालर में अंकित प्रभारों का भारतीय रुपए में पुनः परिवर्तन करने के लिए प्रयोग किया जाएगा।
- (vii) पत्तन में दीर्घ अवधि तक ठहरने वाले पोतों के मामले में पोतों के आगमन की तिथि से 30 दिन में एक बार विनिमय दर की एक नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में समीक्षा के समय प्रचलित उचित विनिमय दर के सदरम से बिलिंग का आधार भावी प्रभाव से बदलेगा।
- (viii) (क) प्रयोक्ता से सीआईटीपीएल पर आरोप्य किसी उचित सीमा के बाद विलंब के लिए प्रभार अदा करना अपेक्षित नहीं होगा।
- (ख) यदि सीआईटीपीएल की तट आधारित सुविधाओं में खराबी आजाने की कारण अथवा उनकी अनुपलब्धता के कारण या किसी अन्य कारण से जिसके लिये सीआईटीपीएल को जिम्मेदार ठहराया जाए पोत बेकार खड़ा रहता है, तो पोत के बेकार रहने की अवधि के दौरान जमा हुई सीएचपीटी को देय बर्थ किराया प्रभार के बराबर छूट अनुमत की जाएगी।
- (ix) इकाई-भार के रूप में सीआईटीपीएल में आने और वहां से जाने वाले एलसीएल कंटेनर को प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ एफसीएल माना जाएगा।
- (x) सभी बीजक प्रस्तुति पर यथा देय जारी किए जाते हैं। भुगतान करने में विफलता टर्मिनल प्रहस्तन की सामग्रियों पर पुनर्ग्रहणाधिकार का कारण बन सकती है और उत्तरदायी पार्टी को सभी बकाया प्रभारों का भुगतान करने तक टर्मिनल का और प्रयोग करने से रोका जा सकता है।
- (xi) यदि कोई टर्मिनल प्रयोक्ता सीआईटीपीएल की पूर्वानुमति से पोत में सभी कंटेनरों को बांधने के प्रचालनों के लिए बांधने / खोलने वाले गैंग उपलब्ध कराता है, तब खंड 31 (क), 32 (क), 33 (क) तथा 34 में निर्धारित प्रहस्तन प्रभारों में ₹ 29/- रुपए प्रति कंटेनर की छूट दी जाएगी बशर्त कि टर्मिनल प्रयोक्ता सुरक्षा विनियमों का पालन करने के लिए सहमत हो।
- (xii) क्वे क्रेनों द्वारा एफसीएल, एलसीएल, एच आईसीडी आयात एवं निर्यात कंटेनरों के प्रहस्तन के लिये उत्पादकता का बैच मार्क स्तर 20 हलचल (मूव) प्रति घंटा होगा, जैसा खंड 31 (क) 32 (क) और 33 (क) में वर्जित है।

3. कंटेनर प्रचालनों के लिए प्रभार

3.1 एफसीएल आयात और निर्यात कंटेनरों के तथा खाली कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार

(क) बांधने / खोलने प्रभार संबंधी सहित क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन:

विवरण	विदेश-गामी पोत अमे \$	तटीय पोत ₹
प्रति एफसीएल कंटेनर		
लंबाई में 20' से अधिक नहीं	19.77	498.32
लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	29.65	747.15
लंबाई में 40' से अधिक	39.54	996.42
प्रति खाली कंटेनर		

लंबाई में 20' से अधिक नहीं	18 77	498 32
लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	29 65	747 15
लंबाई में 40' से अधिक	39 54	996 42

नोट सेवाओं में क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन और बाधने / खोलने के कार्य शामिल है।

(ख) क्वे परिसर से कंटेनर यार्ड और विलोमत दुलाई

विवरण	विदेश-गामी पोत ₹	तटीय पोत ₹
प्रति एफसीएल कंटेनर		
लंबाई में 20' से अधिक नहीं	563 40	338 04
लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	845 08	507 05
लंबाई में 40' से अधिक	1126 80	676 08
प्रति खाली कंटेनर		
लंबाई में 20' से अधिक नहीं	279 02	167 41
लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	418 53	251 12
लंबाई में 40' से अधिक	558 04	334 82

नोट सेवाओं में क्वे परिसर से और परिसर तक दुलाई शामिल है।

(ग) कंटेनर यार्ड में आंतरिक वाहन पर उठाकर / से उठाकर रखना

विवरण	विदेश-गामी पोत ₹	तटीय पोत ₹
प्रति एफसीएल कंटेनर		
लंबाई में 20' से अधिक नहीं	311 35	186 81
लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	467 02	280 21
लंबाई में 40' से अधिक	622 68	373 61
प्रति खाली कंटेनर		
लंबाई में 20' से अधिक नहीं	154 19	92 51
लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	231 27	138 76
लंबाई में 40' से अधिक	308 37	185 02

नोट सेवाओं में भंडारण हेतु कंटेनर यार्ड में लिफ्ट्स शामिल है।

(घ) कंटेनर यार्ड में प्रहस्तन, ग्रहकों को सौंपने के लिये उठाना / से प्राप्ति के लिए उठाना

विवरण	विदेश-गामी पोत ₹	तटीय पोत ₹
प्रति एफसीएल कंटेनर		
लंबाई में 20' से अधिक नहीं	311 35	311 35
लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	467 02	467 02
लंबाई में 40' से अधिक	622 68	622 68
प्रति खाली कंटेनर		
लंबाई में 20' से अधिक नहीं	154 19	154 19
लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	231 27	231 27

लंबाई में 40' से अधिक	308 37	308 37
-----------------------	--------	--------

नोट: सेवाओं में कंटेनर यार्ड में ग्राहक के वाहन से कंटेनर उतारने / पर कंटेनर लादने के लिए लिफ्ट्स शामिल हैं।

3.2 एलसीएल आयात और निर्यात कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रभार

(क) बाधने/ खोने सहित क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन के लिए प्रभार

विवरण	विदेश-गामी पोत अम \$	तटीय पोत ₹
प्रति एलसीएल कंटेनर		
लंबाई में 20' से अधिक नहीं	19 77	498 32
लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	29 65	747 15
लंबाई में 40' से अधिक	39 54	996 42

नोट: सेवाओं में क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन बाधना / खोला शामिल है।

(ख) क्वे साइड से कंटेनर यार्ड और विलोमत: परिवहन

विवरण	विदेश-गामी पोत ₹	तटीय पोत ₹
प्रति एलसीएल कंटेनर		
लंबाई में 20' से अधिक नहीं	535 26	321 15
लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	802 83	481 70
लंबाई में 40' से अधिक	1070 46	642 28

नोट: सेवाओं में कंटेनर के क्वे साइड से कंटेनर यार्ड और विलोमत: परिवहन शामिल है।

(ग) कंटेनर यार्ड में प्रहस्तन आंतरिक स्थलांतरण वाहन पर / से उठाकर रखना

विवरण	विदेश-गामी पोत ₹	तटीय पोत ₹
प्रति एलसीएल कंटेनर		
लंबाई में 20' से अधिक नहीं	311 35	186 81
लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	467 02	280 21
लंबाई में 40' से अधिक	622 68	373 61

नोट: सेवाओं में कंटेनर यार्ड में भंडारण हेतु लिफ्ट्स शामिल हैं।

(घ) कंटेनर यार्ड में प्रहस्तन, ग्राहकों को सौंपने / से प्राप्त करने के लिये उठाना

विवरण	विदेश-गामी पोत ₹	तटीय पोत ₹
प्रति एलसीएल कंटेनर		
लंबाई में 20' से अधिक नहीं	311 35	311 35
लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	467 02	467 02
लंबाई में 40' से अधिक	622 68	622 68
प्रति खाली कंटेनर		
लंबाई में 20' से अधिक नहीं	154 19	154 19
लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	231 27	231 27

लंबाई में 40' से अधिक	308 37	308 37
नोट सेवाओं में कंटेनर यार्ड में कंटेनर ग्राहक के वाहन से उतारना या पर लादने के लिए लिफ्ट्स शामिल हैं।		

33

आईसीडी आयात और निर्यात कंटेनर का प्रहस्तन करने के लिए प्रभार
(क) बांधने / खोलने सहित क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन का प्रभार

विवरण	विदेश-गामी पोत अम \$	तटीय पोत ₹
प्रति भरा हुआ कंटेनर		
- लंबाई में 20' से अधिक नहीं	19 77	498 32
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	29 65	747 15
- लंबाई में 40' से अधिक	39 54	996 42
प्रति रिक्त कंटेनर		
- लंबाई में 20' से अधिक नहीं	19 77	498 32
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	29 65	747 15
- लंबाई में 40' से अधिक	39 54	996 42

नोट सेवाओं में क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन और बाधना / खोलना शामिल हैं।

(ख) क्वे साइड से कंटेनर रेल यार्ड तक और विलोमत दुलाई

विवरण	विदेश-गामी पोत ₹	तटीय पोत ₹
प्रति भरा हुआ कंटेनर		
- लंबाई में 20' से अधिक नहीं	535 26	321 15
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	802 84	481 70
- लंबाई में 40' से अधिक	1070 47	642 28
प्रति रिक्त कंटेनर		
- लंबाई में 20' से अधिक नहीं	265 07	159 04
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	397 58	238 55
- लंबाई में 40' से अधिक	530 14	318 08

नोट सेवाओं में कंटेनर रेल यार्ड तक दुलाई पोत और यार्ड पर कर्षण योजना बनाना आकड़ा प्रहस्तन पोत सीआईटीपीएल और शिपिंग लाइन के बीच प्रसस्करण और अंतरण शामिल हैं।

(ग) कंटेनर रेल यार्ड में प्रहस्तन-आंतरिक स्थालांतरण वाहन पर / से उठाकर रखना

विवरण	विदेश-गामी पोत ₹	तटीय पोत ₹
प्रति भरा हुआ कंटेनर		
- लंबाई में 20' से अधिक नहीं	311 35	186 81
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	467 02	280 21
- लंबाई में 40' से अधिक	622 68	373 61
प्रति रिक्त कंटेनर		
- लंबाई में 20' से अधिक नहीं	154 19	92 51
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	231 27	138 75
- लंबाई में 40' से अधिक	308 37	185 02

नोट सेवाओं में भंडारण हेतु कंटेनर रेल यार्ड में लिफ्ट्स शामिल हैं।

(घ) कटेनर रेल यार्ड में प्रहस्तन- रेल के लिए सुपुर्दगी देते समय कटेनर में उठाना / रखना

विवरण	विदेश-गामी पोत ₹	तटीय पोत ₹
प्रति भरा हुआ कटेनर		
- लंबाई में 20' से अधिक नहीं	311 35	311 35
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	467 02	467 02
- लंबाई में 40' से अधिक	622 68	622 68
प्रति रिक्त कटेनर		
- लंबाई में 20' से अधिक नहीं	154 19	154 19
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	231 27	231 27
- लंबाई में 40' से अधिक	308 37	308 37

नोट सेवाओं में कटेनर रेल यार्ड में उठाना (लिफ्ट), आकड़ा प्रहस्तन, पोत सीआईटीपीएल और शिपिंग लाइन के बीच प्रसस्करण और अंतरण शामिल है।

3.4

क्वे साइड में पोत के स्टीवेजोरिंग श्रमिकों द्वारा प्रहस्तन, बांधने/खोलने संबंधी प्रभारों सहित पोतांतरण कटेनर प्रहस्तन के लिये प्रभार

विवरण	विदेश-गामी पोत अम \$	तटीय पोत ₹
प्रति भरा हुआ कटेनर		
- लंबाई में 20' से अधिक नहीं	23 72	597 63
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	35 58	896 67
- लंबाई में 40' से अधिक	47 44	1195 48
प्रति रिक्त कटेनर		
- लंबाई में 20' से अधिक नहीं	23 72	597 63
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	35 58	896 67
- लंबाई में 40' से अधिक	47 44	1195 48

नोट्स:

- सेवाओं में क्वे केन द्वारा प्रहस्तन (उतराई और लदान) (परिवहन) दुलाई और उठाना पोत और यार्ड में कर्षण की आयोजना आकड़ा प्रहस्तन, पोत सीआईटीपीएल और शिपिंग लाइन के बीच प्रसस्करण और अंतरण शामिल है।
- सीएफएस आईसीडी को भेजे गए अथवा स्थानीय रूप से सुपुर्दगी लिए गए पोतांतरण कटेनर पर स्थानीय कटेनर दर प्रभारित होगी।
- खंड 3.9 क अनुसार शटआउट प्रभार लागू होगा अगर -
 - पोत का नामांकन परिवर्तित किया जाता है अथवा
 - पहले वाला पोत बर्थ पर लगने के बाद यदि पोत-नामन बादवाले पोत से पहले वाल पोत में बदला जाता है।

3.5.

पोत घाटशुल्क के लिए प्रभार

विवरण	विदेश-गामी पोत अम \$	तटीय पोत ₹
प्रति कटेनर (केवल बॉक्स)		
- लंबाई में 20' से अधिक नहीं	1 13	28 53
- लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	1 70	42 91
- लंबाई में 40' से अधिक	2 26	56 84

प्रति कंटेनरयुक्त कार्गो		
लंबाई में 20' से अधिक नहीं	621 28	372 77
लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	931 92	559 15
लंबाई में 40' से अधिक	1242 56	745 54

नोट्स

- सभी मामलों में कंटेनरयुक्त कार्गो के लिए प्रभार रुपये में होगा।
- 'विदेश से आगमन' और 'विदेश को प्रस्थान' के मामले में कंटेनरों के लिए प्रभार डॉलर में होगा।
- 'तटीय आगमन' और 'तटीय प्रस्थान' के मामले में कंटेनरों के लिए प्रभार रुपये में होगा।
- पोतघाट शुल्क आईसीडी, पोतातरण एलसीएल और एफसीएल तथा खाली कंटेनरों सहित सभी कंटेनरों पर प्रभारित किया जाएगा।

3.6 एक प्रचालन के लिए जहाज के हैच कवर के प्रहस्तन (खोलना और बंद करना दोनों) के लिए प्रभार

विवरण	विदेश-गामी पोत अम \$	तटीय पोत ₹
हैच पर जहाज के हैच कवर को उतारे बिना	15 82	398 57
हैच पर हैच कवर उतार कर	39 54	996 42

नोट अगर केवल एक कार्यकलाप अर्थात् या तो खोलना अथवा बंद करना है तो दर का आधा प्रभार होगा।

3.7 पोत के भीतर कंटेनरों के अंतरण (रेस्टॉव) के लिए प्रभार

विवरण	विदेश-गामी पोत अम \$	तटीय पोत ₹
प्रति कंटेनर, हैच के भीतर (उतारे और पुनः पोतलदान किए बिना)		
लंबाई में 20' से अधिक नहीं	9 61	242 19
लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	14 40	362 96
लंबाई में 40' से अधिक	19 20	483 94
प्रति कंटेनर घाट से होकर (घाट पर उतार कर और पुनः पोतलदान)		
लंबाई में 20' से अधिक नहीं	28 24	711 76
लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	42 37	1067 64
लंबाई में 40' से अधिक	56 48	1423 30

नोट रेस्टॉव कंटेनर और कंटेनरबद्ध कार्गो पर कोई घाटशुल्क नहीं लगाया जाएगा।

3.8 रीफर सब्सिडी और अन्य सामान्य सेवाएं

क्र.स.	विवरण	विदेश-गामी पोत अम \$	तटीय पोत ₹
(क)	भ्रमण-पूर्व निरीक्षण (विद्युत की आपूर्ति सहित)	28 96	729 90
(ख)	किसी पोत पर कनेक्शन लगाने अथवा कनेक्शन हटाने की सेवाएं	1 93	48 66
(ग)	कंटेनर की सफाई		
	लंबाई में 20' से अधिक नहीं	1 45	36 49
	लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	2 90	72 99
	लंबाई में 40' से अधिक	4 34	109 48

(घ)	प्रति कटेनर प्रति 4 घटे की पाली अथवा उसके भाग के लिए विद्युत की आपूर्ति (कनेक्शन लगाने और कनेक्शन हटाने रीफर यार्ड में त्वापक्रम की मानीटरिंग समेत)		
	लंबाई में 20' से अधिक नहीं	3 11	78 30
	लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	4 66	117 45
	लंबाई में 40' से अधिक	6 21	156 60

नोट्स:

- उपरोक्त प्रशुल्क में पैरामीटर सेट करने अथवा रीफर के सही कार्य नहीं करने वाले रीफर की मरम्मत और अनुरक्षण शामिल नहीं है। उपरोक्त प्रभार रीफर कटेनरों के रेस्टॉव पर भी लागू है।
- रीफर कटेनर का भ्रमणपूर्व सर्वेक्षण पोत पर कनेक्शन लगाने अथवा कनेक्शन हटाने की सेवाओं और कटेनरों की सफाई वैकल्पिक सेवाएँ हैं और इन्हें अनुरोध करने पर ही प्रदान किया जाएगा।

3.9 शटआऊट कटेनर / कटेनरों के पुन.नामांकन के लिए प्रभार

विवरण	विदेश-गामी पोत अम \$	तटीय पोत ₹
प्रति कटेनर		
लंबाई में 20' से अधिक नहीं	21 46	901 31
लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	32 20	1352 52
लंबाई में 40' से अधिक	42 93	1802 99

नोट्स उपरोक्त प्रभार वहा लागू होंगे जहा-

- कोई निर्यात कटेनर अथवा पोतातरण कटेनर अथवा पुन निर्यात कटेनर शटआऊट किया जाता है और तत्पश्चात सीआईटीपीएल के बाहर सुपुर्द किया जाता है।
- जब एक कटेनर एक पोत द्वारा शटआऊट किया जाता है और तत्पश्चात दूसरे पोत द्वारा उसका पोतलदान किया जाता है क्वे क्रेन द्वारा पहस्तन के लिए प्रभार के अतिरिक्त प्रभार वसूल किए जाएंगे। इस मामले में खड 3 10 के अनुसार पहली बार कटेनर प्राप्त होने के समय से कटेनर को नि शुल्क मडारण अवधि प्रदान की जाएगी। अगर नि शुल्क मडारण अवधि पात्र हो जाती है तो मडारण प्रभार नि शुल्क अवधि की समाप्ति के बाद से उठाए जाने के समय तक परिकलित किया जाएगा।

3.10. कटेनर के मडारण के लिए प्रभार

क्र सं	विवरण	विदेशगामी पोत			तटीय पोत		
		प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति कटेनर दर (अम \$ में)			प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति कटेनर दर (₹ में)		
		20' तक	20' से अधिक और 40' तक	40' से अधिक	20' तक	20' से अधिक और 40' तक	40' से अधिक
1	आयात - एफसीएल, एलसीएल एवं खाली						
	0-3 दिन	नि शुल्क	नि शुल्क	नि शुल्क	नि शुल्क	नि शुल्क	नि शुल्क
	4 - 15 दिन	4 83	9 65	14 48	202 75	405 50	608 25
	16 - 30 दिन	9 65	19 31	28 96	405 50	810 99	1216 49
	30 दिन से आगे	19 31	38 62	57 93	810 99	1621 99	2432 98
2	निर्यात - एफसीएल, एलसीएल एवं खाली						
	0 - 7 दिन	नि शुल्क	नि शुल्क	नि शुल्क	नि शुल्क	नि शुल्क	नि शुल्क
	8 - 15 दिन	4 83	9 65	14 48	202 75	405 50	608 25
	16 - 30 दिन	9 65	19 31	28 96	405 50	810 99	1216 49

	30 दिन से आगे	19 31	38 62	57 93	810 99	1621 99	2432 98
3	आईसीडी - आयात एवं निर्यात - भरे हुए एच रिक्त						
	पहले 10 दिन	नि शुल्क	नि शुल्क	नि शुल्क	नि शुल्क	नि शुल्क	नि शुल्क
	11 - 30 दिन	4 83	9 65	14 48	202 75	405 50	608 25
	31 - 45 दिन	9 65	19 31	28 96	405 50	810 99	1216 49
	45 दिन के आगे	19 31	38 62	57 93	810 99	1621 99	2432 98
4	पोतांतरण - भरे हुए एच रिक्त						
	पहले 30 दिन	नि शुल्क	नि शुल्क	नि शुल्क	नि शुल्क	नि शुल्क	नि शुल्क
	31 - 45 दिन	4 83	9 65	14 48	202 75	405 50	608 25
	46 - 60 दिन	9 65	19 31	28 96	405 50	810 99	1216 49
	60 दिन के बाद	19 31	38 62	57 93	810 99	1621 99	2432 98
5	शटआउट - भरे हुए एच रिक्त						
	पहले 15 दिन	4 83	9 65	14 48	202 75	405 50	608 25
	16 - 30 दिन	9 65	19 31	28 96	405 50	810 99	1216 49
	30 दिन के बाद	19 31	38 62	57 93	810 99	1621 99	2432 98

नोट्स

- (i) कटेनर के लिए भंडारण अवधि उतराई के दिन के बाद वाले दिन से लदान / सुपुर्दगी/ कटेनर हटाने के दिन तक मानी जाएगी।
- (ii) नि शुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजनार्थ रविवार सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के अकार्य दिवसों को छोड़ दिया जाएगा।
- (iii) भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रदत्त नहीं होगा जिसके दौरान सीआईटीपीएल, प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध करने पर कटेनरों की सुपुर्दगी / पोतलदान करने की स्थिति में नहीं है।
- (iv) पोतांतरण कटेनर को जिसकी स्थिति बाद में स्थानीय एफसीएल/एलसीएल/आईसीडी/ में परिवर्तित की जाती है रियायती भंडारण प्रभार का लाभ नहीं मिलेगा। ऐसे कटेनरों के लिए भंडारण प्रभार सगत आयात कटेनर भंडारण प्रशुल्क के सममूल्य वसूल किया जाएगा।
- (v) खतरनाक कटेनर के लिए भंडारण प्रभार संबंधित स्लेब के अधीन 25% अधिक होगा जैसा ऊपर दिया गया है।
- (vi) पवन चक्की के बक्सों सहित अतिविशाल आकार वाले कटेनरों के लिए भंडारण प्रभार संबंधित स्लेब के अधीन संबंधित कटेनर द्वारा कब्जा किए गए ग्राउंड स्लोडस की वास्तविक सख्या पर आधारित होगा, जैसा ऊपर दिया गया है।
- (vii) ऊपर खंड 1(i) में स्पष्ट किए गए अनुसार यदि मान्यता प्राप्त ग्राहक कार्यक्रम (एसीपी) के अधीन सुपुर्दगी के लिए अभिप्रेत बॉक्स टर्मिनल पर उनके उतरने के 3 दिनों के भीतर नहीं हटाए जाते हैं तो इन बॉक्सों को नामोदिष्ट एसीपी आयात चट्टा क्षेत्र से सामान्य आयात चट्टा क्षेत्र में अंतरित कर दिया जाएगा जिस मामले में लागू अतिरिक्त उठाने/रखने और/ अथवा अंतरण प्रभार प्रभाव्य होंगे।
- (viii) आईसीडी कटेनरों के मामले में प्रदत्त नि शुल्क अवधि और भंडारण दरें केवल रेल द्वारा आईसीडी से / तक जाने वाले कटेनरों के आवागमन के लिए ही लागू होंगी।
- (ix) बाद में एलसीएल अथवा आईसीडी में परिवर्तित होने वाले सामान्य आयात कटेनरों को स्थानीय एफसीएल कटेनरों पर लागू नि शुल्क अवधि का लाभ मिलेगा।
- (x) किसी शट-आउट कटेनर की कुल भंडारण अवधि, उसके शट आउट होने वाले दिन के अगले दिन से आरंभ हो कर पात लदान /सुपुर्दगी के दिन तक मानी जाएगी।
- (xi) परिव्यक्त एफसीएल कटेनरों / शिपर ओल्ड कटेनरों पर लिखित में परित्याग किये जाने की सूचना मिलने तक अथवा कटेनर के उतारे जाने की तिथि से 75 दिन तक, इनमें से जो भी पहले हो निम्नलिखित शर्तों के अधीन, लगाया जाएगा
 - (क) प्रेषित किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
 - (ख) यदि प्रेषित परित्याग का ऐसा पत्र जारी नहीं करना चाहता है तो कटेनर एजेंट /एमएल ओ भी निम्नलिखित शर्तों पर परित्याग का पत्र जारी कर सकता है
 - (i) शिपिंग लाइन कार्गो के साथ कटेनर की अभिरक्षा फिर से ग्रहण करेगी और, या तो उसे वापस लेगी या पत्तन परिसर से हटाएगी।
 - (ii) शिपिंग लाइन कटेनर की अभिरक्षा फिर से ग्रहण करने से पहले और कार्गो और कटेनर की पर इकट्ठा / जमा हुए सभी पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगी।
 - (ग) कटेनर एजेंट / एमएलओ सभी आवश्यक औपचारिकताएँ पूरी करेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। अनुबधित/ निर्धारित अवधि के भीतर ऐसी कार्याई न कर पाने की स्थिति में कटेनर पर भंडारण प्रभार उस समय तक

लगत रहेगे जब तक कि शिपिंग लाइन द्वारा कार्गो खाली करने /करवाने के लिये समी आवश्यक कार्रवाईयाँ नही कर ली जाती है।

- (घ) जहाँ कंटेनर सीमा शुल्क अधिकारियों द्वारा अभियहित/जब्त कर लिया गया हो और उसे 75 दिनों का प्रदत्त समय सीमा के भीतर खाली न किया जा सकता हो, भंडारण प्रभार उस तिथि से लगने लूक जाएंगे जिस तारीख को सीमा शुल्क विभाग कार्गो की मुक्ति का आदेश जारी कर देगा बशर्त शिपिंग लाइन्स समी आवश्यक औपचारिकताएँ पूरी करे और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करे। अन्यथा, अभिग्रहित/जब्त किया गया कंटेनर पत्तन परिसर से सीमा शुल्क बॉर्डर क्षेत्र तक शिपिंग लाइन्स /प्रेषिनि द्वारा हटाया जाना चाहिये और ऐसे मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने की तिथि से लगने बंद हो जाएंगे।

- (xii) निर्यात कंटेनरों के लिए ग्रांड स्लॉट्स पोत की साप्ताहिक दस्तक के लिये सात दिन के लिये और पोत की मासिक दस्तक के लिये 5 दिन आरक्षित रहेगे।

3.11. विविध प्रभार

क्र. सं.	विवरण	प्रति कंटेनर दर (रु. में)		
		लंबाई से 20' से अधिक नहीं	लंबाई से 20' से अधिक तथा 40' तक	लंबाई से 40' से अधिक
(i)	सील लगाना / हटाना	193 09	193 09	193 09
(ii)	कंटेनर यार्ड में उठाना / रखना	621 28	931 92	1242 56
(iii)	टर्मिनल के भीतर अंतरण के लिए प्रभार	847 20	1270 80	1694 40
(iv)	पीओडी परिवर्तन	847 20	1270 80	1694 40
(v)	अतिरिक्त दुलाई-टर्मिनल से रेल अथवा रेल से टर्मिनल/अतिरिक्त दुलाई /परिवर्तन के लिए प्रभार	847 20	1270 80	1694 40
(vi)	कंटेनर की स्थिति की रेल से सड़क में अथवा विलोमत परिवर्तन	847 20	1270 80	1694 40
(vii)	विशेष वीआईएन के लिए प्रवेशद्वार पर निर्धारित समय के बाद टर्मिनल में आने वाले निर्यात कंटेनरों के लिए प्रभार	847 20	1270 80	1694 40
(viii)	खतरनाक स्टिकर लगाना/हटाना (प्रति कंटेनर)	96 55	96 55	96 55
(ix)	प्रति कंटेनर एक द्वार खोलने का प्रभार	579 28	579 28	579 28
(x)	दस्तावेजों को रद्द करना - प्रति ईआईआर	96 55	96 55	96 55
(xi)	खतरनाक और विशाल कंटेनरों की घोषणा नहीं करना / गलत घोषणा करना	2896 41	2896 41	2896 41
(xii)	ऑन व्हील सीमाशुल्क निरीक्षण (प्रति कंटेनर)	386 19	386 19	386 19
(xiii)	तम्बाकू के कंटेनरों का धूम्रकीरण	1930 94	1930 94	1930 94
(xiv)	टर्मिनल के भीतर की आवागमन के लिए फोर्क लिफ्ट प्रभार (प्रति बिन बाधने के लिए)	96 55	96 55	96 55

नोट्स

- निरस्तन प्रभार तब लागू होते हैं जब ईआईआर ग्राहकों के अनुरोध पर निरस्त की जाती है।
- "एक द्वार खोलना" प्रभार उन कंटेनरों के प्रहस्तन के लिये लागू होता है जिन्हें केवल एक द्वार खुला रखने की आवश्यकता है (जैसे प्याज) और जब दरवाजा खोलना और सुरक्षा प्रदान करना टर्मिनल में किया जाता है।
- "सील लगाना" - उचित बॉटल-सील बिना रेलमार्ग/ सड़कमार्ग/जलमार्ग से टर्मिनल में पहुंचने वाले प्रत्येक कंटेनर पर उसे प्रवेश करने देने से पहले बॉटल-सील लगायी जाएगी यह शिपिंग लाइन्स की लिखित सहमति के बिना किया जाएगा। ऐसे कंटेनरों की एक सूची जिन पर टर्मिनल द्वारा सील लगायी जाएगी / गई होगी शिपिंग लाइन्स को दी जाएगी।
- "खतरनाक स्टिकर लगाना / हटाना" - खतरनाक कार्गो ले जाने वाले कंटेनर पर "केवल एमसीओ वर्ग" दर्शाने वाला खतरनाक स्टिकर ही लगाया जाएगा। इसी प्रकार गैर-खतरनाक कार्गो ले जाने वाले कंटेनर से पुराने स्टिकर हटाए जाएंगे। दोनों में से प्रत्येक मामले में ग्राहक को सीआईटीपीएल को लिखित में सूचना देनी होगी कि वह टर्मिनल के भीतर कथित/निवेदित कार्रवाई करे।
- ऑन व्हील कस्टम्स इन्स्पेक्शन - किसी कंटेनर का ऑन-व्हील इन्स्पेक्शन ग्राहक के लिखित अनुरोध पर नामांकित (पूर्व-निर्धारित) बिंदु पर ही अनुमत किया जाएगा। कंटेनर के दरवाजे सीमाशुल्क विभाग की देखरेख में ही खोले जा सकते हैं टर्मिनल के परिसर में आशिक ही सही किसी तरह की भरने / खाली करने की कार्रवाई अनुमत नहीं की जाएगी।
- टर्मिनल से रेल साइडिंग अथवा रेल साइडिंग से टर्मिनल तक अतिरिक्त आवागमन सीआईटीपीएल द्वारा हलचल किये आईसीडी कंटेनरों के लिये ही लागू होगा।
- खतरनाक कंटेनर की घोषणा न करना / गलत घोषणा करना - ग्राहक को आईएमसीओ नियमों के अनुसार कार्गो के खतरनाक होने की घोषणा करनी ही है और सीआईटीपीएल को अनुषंगिक खतरनाक ब्योरा प्रस्तुत करना है। उपरोक्त प्रभार कंटेनर की खतरनाक प्रकृति के बारे में केवल घोषणा न करने / गलत घोषणा करने के बारे में ही है। ऐसी घोषणा न करने / गलत घोषणा करने से उत्पन्न परिणामों की जिम्मेदारी और तत्संबंधी लागत ग्राहक को ही वहन करनी है।

3.12 कंटेनर बर्थ के साथ-साथ लगे जहाज को स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए प्रभार

विवरण	विदेश-गामी पोत अम \$	तटीय पोत ₹
प्रति 1000 लीटर अथवा उसके माग के लिए	6 56	275 37

3.13. पोत पर कूड़ा-कचरा हटाने के लिए प्रभार

प्रति 1/2 घन मीटर बोरी	₹ 225 92
------------------------	----------

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 10th February, 2012

No. TAMP/51/2011-CITPL.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal from the Chennai International Terminals Private Limited for general revision of its Scale of Rates, as in the Order appended hereto

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/51/2011-CITPL

Chennai International Terminals Private Limited

.... Applicant

ORDER

(Passed on this 6th day of January, 2012)

This case relates to a proposal filed by the Chennai International Terminals Private Limited (CITPL) for general revision of Scale of Rates for its Container Terminal at Chennai Port Trust (ChPT)

2.1 The existing Scale of Rates of the CITPL, was approved vide Order No TAMP/10/2009-CITPL dated 3 November 2010 with a validity period till 31 December 2011. As per paragraph 5 (i) (a) of the Order No TAMP/23/2003-WS dated 30 September 2008, passed by this Authority, the major port trusts and private terminals have to file their proposals by 30 June of the financial year in which the tariff revision falls due along with the actuals upto the previous financial year. Since the review of the tariff of the CITPL fixed in November 2010 fell due in the year 2011-12, the CITPL was required to file its proposal by 30 June 2011. Since we did not hear from the CITPL, the CITPL was advised to file its proposal immediately vide our letter dated 15 July 2011.

2.2 In response the CITPL vide its letter dated 21 July 2011 citing difficulties in estimating volumes and operating cost sought time till 30 September 2011 to file its proposal. The CITPL was, therefore, granted time till 30 September 2011 for filing its proposal as per clause 3.1.3 of the tariff guidelines of March 2005 vide our letter dated 12 August 2011.

2.3 In this backdrop, the CITPL vide its letter dated 14 October 2011 filed its proposal for general revision of its Scale of Rates.

3.1 The main points made by the CITPL in its proposal are summarized below

(i). Chennai Port Trust (ChPT) entered into a License Agreement in March 2007 with CITPL for development of container terminal at Chennai Port on Build-Own-Transfer (BOT) basis for a period of 30 years. The project comprises of construction of berths having total quay length of 832 metres with a basin depth of 15.5 metres, yard space of 3 50 000 sq metres and providing equipment for handling containers at the terminal.

(ii). The berth will be utilized to handle different types and sizes of ships including fully loaded panamax and super-post-panamax vessels. The terminal commenced

operations from 22 September 2009 with the first set of minimum equipment in place. The LA provides for minimum throughput from mainline vessel from 3rd operating year onwards.

- (iii) One of the features of operation has been handling of increasing numbers of more than 20' containers. In the calendar year 2011, the box ratio stands at 0.99.
- (iv) The performance of CITPL since it began operations on 22 September 2009 till end of August 2011 is given below

(₹ in lakhs)

Sl No	Particulars	2009 (from 22 Sep 2009)	2010	2011 (upto August)
1	Container Traffic (TEU)	20100	304752	311014
2	Income from operations	451	7082	8914
3	Operating Expenses	736	4055	3291
4	Depreciation	713	2922	1823
5	Capital Employed	61473	59057	58252
6	ROCE @ 16%	2722	9449	9320
7	Surplus/Shortfall	-3720	-9344	-5601

- (v) The present proposal is for fixation of tariff for three years commencing from 1 January 2012. It is envisaged to create additional facilities at the terminal to better the efficiency of the terminal over the competing terminals at Chennai, Tuticorin, NSICT etc. The neighbour terminal CCTPL had the advantage of the existence of the berths of ChPT, the lower cost of equipment and the booming traffic when it started operation. Today it comes business with a set of depreciated assets and hence it is in a much better position to support its activity profitably at lower tariff than CITPL. Hence, CITPL has to look for something other than lower tariff to compete with its neighbouring terminals.

- (vi) Shipping lines have been requesting CITPL for additional handling facility to facilitate faster evacuation / loading and quick turnaround of ships on account of the following

- Flash strikes by trailer operators leading to huge backlog of inventory and hence sluggish movement of export cargo
- Slow Import evacuation from the Port
- Long Road queue
- Inadequate gate infrastructure at the port
- Poor road conditions

- (vii) New terminals coming up around CITPL are handsomely equipped as given below

- Kattupalli with 6 QCs and 15 RTGs
- Kanchnapattinam (planned) with 6 QCs and 11 RTGs
- Karaikal with 2 QCs
- Ennore (planned) with 8 QCs and 33 RTGs
- CCTPL with 8 QCs and 24 RTGs

CITPL with 3 QCs is in a very weak position to compete. The comparative strength of CITPL is its longer quay length. CITPL should use it for providing faster evacuation of containers at terminal. It requires CITPL to put up adequate container handling equipment. By deploying additional container handling equipment CITPL will ensure faster vessel turnaround as shipping lines seek to minimize the amount of time spent in ports and prefer ports with faster vessel turnaround time.

- (viii) Customer satisfaction by quick turnaround of ships has, therefore, been adopted as strategy for business by CITPL. Hence, for strategic reasons and for competitive edge, CITPL needs to invest in additional equipment. It proposes to commission 4 RMQCs and 8 RTGs in the year 2012. The orders have already been placed and the cranes are expected to be commissioned in the 3rd quarter of 2012. (The additional investment to procure the said equipment is pegged at ₹246.68 Crores by the CITPL).

- (ix) CITPL also offers an off-dock rail siding inside its premises and offers seamless connectivity to the hinterland. The terminal can handle two rakes of 725 metres each. Private rail operations will be commencing from CITPL terminal shortly. Volumes would increase once the operations commence and hence procuring additional equipment becomes imperative.
- (x) Normally, with box ratio of 1.35 and 7 RMQCs the terminal should have handled 1.4 million TEUs. But, lower box ratio puts a severe constraint on the capacity of terminal. With the present box ratio of 0.99, the capacity of 7 QCs would be only 1.06 million TEUs as could be seen from below:

$$\text{Capacity of Berth} = 0.7 \times 24 \times 25 \times 365 \times 0.99 \times 7 = 1062369 \text{ TEUs}$$

Because of industrialization in South India, the receipt of larger boxes at the terminal is expected to continue. Hence, box ratio may not go beyond 0.99 in near future.

- (xi) With the traffic increasing from expected 4,50,000 TEUs in 2011 to 10,66,163 TEUs in 2014, it is imperative to bring 4 RMQCs at the earliest. The year-wise container throughput and terminal capacity is tabulated below:

Sl. No.	Particulars	2012	2013	2014
1	Terminal Capacity	758835	1062369	1062369
2	Container Traffic	586000	789750	1066163

Cranes are expected to be commissioned in later half of the year 2012 and their availability is assumed to be for half year only in 2012. Therefore, the capacity for the year 2013 is being created 6 months earlier in 2012 itself.

- (xii) In addition to buying the RMQCs and RTGs, it is planned to spend ₹3000 lakhs in civil work. As per the License Agreement, CITPL was allotted 35.8 ha area of land. However, ChPT has handed over only 28 ha till date and the balance land is under reclamation. The ChPT is expected to handover the balance land of 7.8 ha in 2012. To handle the envisaged growth in traffic, the existing storage capacity will not be adequate. Hence, to cope up with the growing volumes the balance land to be handed over by ChPT will be developed and used as container yard for storage purpose.
- (xiii) Based on the projected income, expenses (without taking into account revenue share payable to the port) and maximum permissible ROCE, the operations for the years 2009 to 2014 would result in deficit as summarized below:

Particulars	2009 A	2010 A	2011 E	2012 P	2013 P	2014 P
Container Traffic	20,100	304,752	450,000	585,000	789,750	1,066,163
Income	451	7,082	13,131	17,723	23,940	32,319
Operative Exps	511	2,799	4,732	7,125	8,752	10,564
Depreciation	713	2,922	2,920	5,494	5,449	5,445
Overheads	225	1,257	1,015	1,405	1,517	1,635
Capital Employed	61,473	59,057	58,252	80,103	77,922	72,593
ROCE @ 16%	2,722	9,449	9,320	12,833	12,468	11,615
Surplus/Deficit	3,720	-9,345	-4,856	-9,134	-4,246	3,060
Surplus/Deficit as % to Income	825%	132%	37%	-52%	-18%	9%

A - Actuals E - Estimates P - Projections

- (xiv) On the basis of the present tariff, CITPL faces a deficit of ₹247.46 Crores up to December 2011. During the next three years, it will incur a deficit of ₹100.35 Crores. The tariff should be increased by ₹422.79 per TEU in order to meet the shortfall of ₹103.20 Crores. The present rate being ₹3007/- per TEU, it is requested that the tariff be revised to ₹3458/- per TEU. This will be an increase of 15% over the existing tariff.

3.2 The financial / cost position for the years 2012, 2013 and 2014 at the existing level of tariff as reflected in the consolidated income and cost statement furnished by CITPL is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Estimates		
		2012	2013	2014
1	Traffic (in TEUs)	585000	789750	1066163
2	Operating income	17723	23940	32319
3	Operating Expenses	6859	9309	9913
4	Depreciation	5494	5449	5445
5	Overheads	1405	1517	1635
6	ROCE	12854	12510	11658
7	Net surplus / (deficit) after return	(8889)	(3845)	3668
8	Net surplus / (deficit) as a percentage of operating income	(-)50%	(-)16%	11%
9	Average for three years	(-)12%		

3.3 Apart from the proposed tariff increase of 15%, the CITPL has proposed many changes in the definitions, headings as well as notes prescribed under different sub-sections of its existing Scale of Rates. It has also proposed the following new tariff items as "additional charges".

- (a) Transportation of containers to any other Rail Head or Container Terminal within ChPT premises
- (b) Plugging / unplugging of containers
- (c) Receipt of cargo beyond cut-off time
- (d) Direct loading
- (e) Handling of Shoe Bin
- (f) Container cleaning charges
- (g) Weighment of trailers with / without cargo
- (h) Sub-items under 'Customs Inspection charges' pertaining to stuffing and destuffing of containers' and 'seal cutting'

4 In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal from the CITPL was forwarded to the ChPT and also to the concerned user organizations for their comments. The comments received from ChPT were forwarded to CITPL for its comments and CITPL has not responded to the comments of ChPT till finalisation of this case.

5.1 Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the CITPL was requested vide our letter dated 21 November 2011 to furnish additional information / clarifications on various issues. The CITPL responded vide its letter dated 5 December 2011. The response of CITPL contained certain gaps and additional clarification / information was required from CITPL. At our request, the CITPL furnished additional clarification / information vide its letter dated 14 December 2011 and e-mail dated 16 December 2011. The queries raised and the summarised response of CITPL are juxtaposed below.

Sl. No.	Queries raised by TAMP	Response of CITPL
(A).	General:	
(i)	The tariff guidelines of March 2005 stipulate that tariff should be linked to benchmark levels of productivity. The CITPL has stated that faster evacuation / loading and quick turnaround of ships is the strategy of the CITPL to compete with other terminals. The CITPL has also proposed additional investment in container handling equipment and storage yard in pursuance of its strategy. However, in Sl No 6 of Form-1, CITPL has stated that it envisages to maintain the present bench mark of 20 moves per hour in the future also CITPL to review the benchmark level of productivity and update the existing productivity level of	CITPL proposes to reduce the turnaround time of vessels as a strategy to attract business through deployment of more equipment as well as improving the rate of discharge of containers by each Crane. The benchmark of 20 moves per hour is proposed to be retained because the Crane Gross Rate (CGR) that each crane can achieve depends on manpower and its synchronisation with other logistics at the terminal. They need more time in achieving higher efficiency on continuous basis. Even other terminals have taken 2-3 years to reach benchmark CGR of 20 moves per hour. The new equipment and new operators are other reasons which will delay, higher benchmark. Notwithstanding the benchmark at 20 moves per hour, the additional equipment is expected to additionally reduce the turnaround time to 50% of the present level initially.

	20 moves per hour prescribed in the existing Scale of Rates of CITPL suitably																									
(ii)	CITPL has stated that its pricing strategy is cost based CITPL to bring out the impact of the anticipated improvement in performance on the cost of rendering the service	As against the present 3 QCs, the terminal will have 7 QCs and hence evacuation will be 233% faster initially at present level of efficiency The terminal has a berth length to accommodate 3 vessels at a time With present equipment, it can deploy one QC to each vessel and a vessel of 700 containers will need 35 hours to unload the containers With the additional equipment this time will be reduced to 15 hours The port user will save on the cost on account of vessel charges and berthing charges at the port																								
(iii)	CITPL to furnish the details required as per SI Nos 4 and 5 of Form-1.	The details at SI No 4 being the comparison of existing and proposed rates are furnished separately The details at SI No 5 are provided in Form -1 of Format B (The CITPL has not furnished the details of average cost for a typical port user before and after the tariff change as required at SI No 5 of Form-1 in the modified cost statements)																								
(iv)	The annual financial implication (change in revenues on account of tariff revision) furnished by CITPL at SI No 7 of Form-1 for the years 2011 to 2014 is based on the revenue at the existing level of tariff Therefore, CITPL to furnish the annual financial implication of the proposal on account of proposed revision in tariff	<p>The details of the annual financial implications are furnished below</p> <table><tr><th colspan="6">(₹ in lakhs)</th></tr><tr><th>Sr No</th><th>Particulars</th><th>2011</th><th>2012</th><th>2013</th><th>2014</th></tr><tr><td>1</td><td>Tariff Category 1 (Existing)</td><td>13 843</td><td>15 375</td><td>20 763</td><td>27 170</td></tr><tr><td>2</td><td>Tariff Category 2 (Proposed)</td><td>13 843</td><td>17 639</td><td>23 834</td><td>31 050</td></tr></table>	(₹ in lakhs)						Sr No	Particulars	2011	2012	2013	2014	1	Tariff Category 1 (Existing)	13 843	15 375	20 763	27 170	2	Tariff Category 2 (Proposed)	13 843	17 639	23 834	31 050
(₹ in lakhs)																										
Sr No	Particulars	2011	2012	2013	2014																					
1	Tariff Category 1 (Existing)	13 843	15 375	20 763	27 170																					
2	Tariff Category 2 (Proposed)	13 843	17 639	23 834	31 050																					
(v)	The CITPL to furnish actuals for the period from January 2011 to October 2011, duly certified by a Chartered Accountant CITPL to revise the estimates for the remaining two months in the year 2011 and the estimates for the years 2012 to 2014, based on the actuals from January 2011 to October 2011 if necessary	<p>The CITPL has furnished the actual financials for the period from January 2011 to October 2011 certified by Chartered Accountant</p> <p>(Though the CITPL has stated that the actuals figures for the above period are reconciled with the cost statement, it has not furnished any reconciliation statement)</p>																								
(vi).	CITPL has stated that in order to meet the estimated deficit of ₹10320 crores during the years 2012 to 2014, the tariff should be increased by ₹422.79 per TEU from the reported existing rate of ₹3007 per TEU According to CITPL, the proposed tariff works out to ₹3429.79 per TEU whereas, it has proposed a rate of ₹3,458/- per TEU CITPL to clarify the reasons for proposing higher rate	The CITPL has furnished revised Format-B The estimated deficit has gone up but increase in tariff is proposed at 15% over present rate i.e ₹3458/- per TEU																								
(vii)	During the last revision of tariff at CITPL which culminated into tariff Order dated 3 November 2010, the CITPL had filed its proposal	The present proposal is based on past experience of expenditure incurred in running the terminal as well as the realistic appreciation of future They are not exactly as were projected in 2009 The lower cost incurred in																								

based on certain assumptions made by it in the estimation of operating expenses and management and general overheads for the future years. Since the terminal had commenced its operations only in September 2009, the figures relating to 3 months' actuals (October 2009 to December 2009) then furnished by CITPL were not sufficient to validate the estimates for the next three years, which is also recorded in paragraph 13 (iii) of the said tariff Order dated 3 November 2010. It is also recorded in the same paragraph that the financial / cost position was analysed only to ensure that continuance of existing tariff as then proposed by CITPL would not provide any advantage beyond the cost plus model envisaged by the Tariff guidelines.

The estimates in the present proposal of CITPL are also seen to be based on the similar assumptions and basis adopted by it during the last revision exercise. However, it is seen that there is significant reduction in the actual expenses incurred by the terminal during the year 2010 vis-à-vis estimates relied upon during the last revision of tariff in respect of following items

Sl. No.	Item of expenditure	Variation
(a)	Operating & Direct labour	218%
(b)	Maintenance labour	40%
(c)	Equipment running cost	65%
(d)	Insurance	379%
(e)	Management & Admn Overheads	48%

In view of the above, the CITPL to review the assumptions made by it in the estimation of expenses for the future years based on the actual expenses incurred in the year 2011

quantum terms in 2010 is primarily because of lower traffic and avoiding certain necessary expenses because of losses that the terminal was making. Because of the experience gained quite a few of estimates of operating expenses are scaled down from previous projections and are lower than the norms prescribed by TAMP for fixing upfront tariff.

(a) Operating & Direct Labour

As against the requirement of 178 employees only 83 were taken. This resulted in reduction in cost. The quality of employees too was compromised as the terminal was making loss. The average pay out per person was ₹2.12 lakhs p.a. lower than what was projected initially. The average cost per employee for future has, however, been based on present level of salary.

(b) Maintenance labour

The reduction in cost is on account of lower salary to employees and lower level of manning for the operation. The average cost per employee for the projection has been based on the salary levels presently paid.

(c) Equipment running Cost

Lower Volume and lower consumption of fuel because of new equipment are the main reasons for lower operating cost. Projections are based on past trend and the consumption of both power and fuel are estimated lower than the norm prescribed by TAMP for consumption for fixing upfront tariff.

(d) Insurance

Because of losses being incurred in business some of the normal insurance covers were compromised. The projections are based on the present market realities, proper risk valuation of operation and are assessed at 0.1% for Civil works and 0.5% for equipment which is much lower than 1% provided under norm fixed by TAMP for upfront tariff.

(e) Management & Admn Overheads

Manning level was consciously kept low because the terminal was incurring loss. Projections have been based on actual manpower requirement based on level of operation and salary levels seen in past.

(viii) It is seen from the proposal that the inflation factor considered by the CITPL for the years 2012 to 2014 is calculated on a cumulative basis starting from the year 2008 onwards. The CITPL to apply the inflation factor of 6%

Financial model assumes the base cost data as prevalent in 2008 and has been escalated at 3.76% for 2009 and 2010 and 6% in subsequent years. This is a very conservative estimate of expenses and present costs compare well with costs so arrived. CITPL submits that costs level as at 2011 are comparable with assumptions made.

	on the actual unit cost / expenditure for the year 2011 for projection of expenditure for the future years 2012 to 2014																
(B)	<u>Comparison of actuals vis-à-vis estimates provided earlier:</u> Clause 213 of the tariff guidelines requires this Authority to review the actual physical and financial performance at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. In this context, the CITPL to clarify/ furnish the following																
(i).	The CITPL to update the figures for the year 2011 reported in Form-7 based on actual figures up to October 2011 and estimates for the remaining two months	The CITPL has furnished the revised Form-7 reportedly based on actual figures up to October 2011 and estimates for the remaining two months															
(ii)	The CITPL to furnish a Reconciliation statement to reconcile the Surplus before interest and tax as given in its Cost statement and the Loss before tax as reflected in the audited Annual Accounts for the year 2010	The CITPL has furnished a statement reconciling the cost statement and the audited annual accounts for the year 2010 Subsequently, the CITPL vide its letter dated 14 December 2011 furnished a revised reconciliation statement for the year 2010															
(iii)	(a) The operating income for the year 2010 reported in the cost statements is at ₹7082 lakhs which is lower than the operating income of ₹7482 lakhs reported in the audited financials. CITPL to furnish the reasons for under statement in the cost statement	The CITPL stated that the error has been corrected and the Operating income for the year 2010 as per the revised cost statement is ₹7750 Lakhs															
	(b) The CITPL has stated that the reduction in actual operating income for the year 2010 compared to the estimates relied upon at the time of last revision is due to lower volume and rebates given to initial customers. The CITPL to quantify and furnish the rebates / discounts passed on to the customers during the year 2010	<table> <tr> <td>Volume rebates,</td><td>-</td><td>₹226 lakhs</td></tr> <tr> <td>Discounts</td><td>-</td><td>₹ 42 lakhs</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td>-----</td></tr> <tr> <td>Total</td><td>-</td><td>₹268 lakhs</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td>=====</td></tr> </table>	Volume rebates,	-	₹226 lakhs	Discounts	-	₹ 42 lakhs			-----	Total	-	₹268 lakhs			=====
Volume rebates,	-	₹226 lakhs															
Discounts	-	₹ 42 lakhs															

Total	-	₹268 lakhs															
		=====															
	(c) CITPL to furnish a detailed income computation for the years 2010 and 2011 at the existing tariff level for the actual traffic handled / services provided by CITPL. The existing tariff considered in such computation should be linked to the rates prescribed in the existing Scale of Rates for various operations / various types of containers	CITPL already furnished the computation of income in the standard format as well as the supporting financial model for its operation vide letter dated 14 th Oct 2011. A part of income is earned from services for which rates are denominated in USD. Because of change in exchange rate, the exact rupee value of rates varies and hence, it may not be possible to prepare a linked sheet for revenue															

	(d) The CITPL to clarify the nature of other income to the tune of ₹5.03 lakhs reported in the audited annual accounts of 2010. Also, the treatment given to this other income in the cost statement to be furnished.	This amount represents income from sale of scrap. CITPL has not considered the same in the cost statement.
(iv)	<p>The actual operating & direct labour cost reported by CITPL for the year 2010 in the cost statement is at ₹176 lakhs as against the estimate of ₹556 lakhs considered during the last tariff order, which shows a decrease of 216%. Similarly, the actual maintenance labour cost reported for the year 2010 is ₹50 lakhs as against the estimate of ₹70 lakhs, which shows a decrease of 40%. The CITPL has stated that the significant reduction in the labour cost is on account of deployment of less number of manpower.</p> <p>It is seen that the actual number of employees deployed by CITPL towards operating & direct labour is only 83 which is 53% lower than the estimated number of 178 employees reported by CITPL and relied upon by the Authority at the estimate stage, while the reduction in actual traffic as compared to the estimated traffic for the year 2010 works out to only 11%. The CITPL, therefore, to furnish the reasons for significant variation in the estimation of manpower requirement at the estimate stage.</p>	The details are already given under reply to query at SI No. A (vii) above.
(v)	(a) In the cost statement (Form 3B), the actual power cost for the year 2010 is given as ₹207 lakhs. The actual fuel cost is given as ₹415 lakhs. The total of these two items works out to ₹622 lakhs. The power & fuel expenses reported in the audited accounts for the year 2010 (excluding consumption of stores & spares amounting to ₹76.15 lakhs) is ₹620.22 lakhs, resulting in overstatement of ₹2.22 lakhs in the cost statement. CITPL to reconcile the difference.	<p>The revised cost statement along with proposal gives power consumption and fuel cost duly reconciled with audited accounts. Certain expenses of power were included in fuel which is now corrected and submitted in the revised proposal.</p> <p>(Based on the unit cost of power of ₹8.19 per KWH and unit consumption of 13.46 KWH per TEU reported in revised Form 3B, the power cost for the actual throughput handled during the year 2010 works out to ₹336 lakhs as against ₹325 lakhs reported by CITPL. Further, the total of power and fuel cost reported in Form-3B is ₹696 lakhs whereas as per audited accounts the power & fuel expenses, excluding stores & spares consumption, is ₹620.22 lakhs.)</p>

	(b) CITPL to furnish the documentary proof for the actual unit electricity cost of ₹11.31 per KWH and ₹10.75 per KWH reported for the years 2010 and 2011 respectively	CITPL has furnished copies of the electricity bill raised by ChPT for two months May 2010 and May 2011. It has also furnished a statement giving monthwise details of power cost for the years 2010 and 2011 (upto Oct'11). As per the statement the power cost is ₹8.21 per unit and ₹8.72 per unit for the years 2010 and 2011 respectively. The details of power cost furnished by CITPL are summarised below																																																
	(c) The CITPL has stated that the power cost indicated in Form 3B for all the years does not include fixed charges. CITPL to furnish the details of fixed charges and the treatment given to such fixed charges in the cost statements.	<table><tr><th>Sl No</th><th>Particulars</th><th>2010</th><th>2011 (upto Oct'11)</th></tr><tr><td>A</td><td>Electricity consumption (in units)</td><td>4104194</td><td>4397926</td></tr><tr><td>B</td><td>Electricity cost:</td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>Variable charges (₹)</td><td>21938120/-</td><td>25507965/-</td></tr><tr><td></td><td>Fixed charges (₹)</td><td>4880000/-</td><td>4995000/-</td></tr><tr><td></td><td>Meter Rent (₹)</td><td>14400/-</td><td>12000/-</td></tr><tr><td></td><td>Electricity Tax @ 5% (₹)</td><td>1264313/-</td><td>1433017/-</td></tr><tr><td></td><td>Service charges @ 20% (₹)</td><td>5615568/-</td><td>6389598/-</td></tr><tr><td></td><td>Total charges</td><td>33893409/-</td><td>39337681/-</td></tr><tr><td>C</td><td>Average unit cost (B / A) (₹)</td><td>8.21</td><td>8.72</td></tr><tr><td>D</td><td>Traffic handled (in TEUs)</td><td>394762</td><td>399909</td></tr><tr><td>E</td><td>Consumption per TEU units</td><td>13.467</td><td>10.997</td></tr></table> <p>The CITPL has stated that fixed cost is an element of power cost hence needs to be considered for the purpose of cost statement and accordingly statement prepared. (The cost statement furnished by CITPL shows that it has considered the fixed cost also in the computation of power cost reported in the cost statement)</p>	Sl No	Particulars	2010	2011 (upto Oct'11)	A	Electricity consumption (in units)	4104194	4397926	B	Electricity cost:				Variable charges (₹)	21938120/-	25507965/-		Fixed charges (₹)	4880000/-	4995000/-		Meter Rent (₹)	14400/-	12000/-		Electricity Tax @ 5% (₹)	1264313/-	1433017/-		Service charges @ 20% (₹)	5615568/-	6389598/-		Total charges	33893409/-	39337681/-	C	Average unit cost (B / A) (₹)	8.21	8.72	D	Traffic handled (in TEUs)	394762	399909	E	Consumption per TEU units	13.467	10.997
Sl No	Particulars	2010	2011 (upto Oct'11)																																															
A	Electricity consumption (in units)	4104194	4397926																																															
B	Electricity cost:																																																	
	Variable charges (₹)	21938120/-	25507965/-																																															
	Fixed charges (₹)	4880000/-	4995000/-																																															
	Meter Rent (₹)	14400/-	12000/-																																															
	Electricity Tax @ 5% (₹)	1264313/-	1433017/-																																															
	Service charges @ 20% (₹)	5615568/-	6389598/-																																															
	Total charges	33893409/-	39337681/-																																															
C	Average unit cost (B / A) (₹)	8.21	8.72																																															
D	Traffic handled (in TEUs)	394762	399909																																															
E	Consumption per TEU units	13.467	10.997																																															
	(d) The actual fuel cost for the year 2010 is given as ₹415 lakhs in Form 3B of the cost statement. When calculated with the unit rate of ₹40 per litre and consumption of 3.45 litres per TEU for actual throughput for the year 2010, as stated in the Form, the fuel cost works out to ₹420 lakhs. CITPL to reconcile the difference.	On checking it is found that the average fuel cost is ₹371 lakhs on account of fuel and the consumption per TEU is 3.48 litre of diesel.																																																
(vi)	The actual repairs & maintenance expenses for the year 2010 is reported in Form 3B as ₹207 lakhs whereas the repairs & maintenance expenses as per audited financials is ₹178.83 lakhs. CITPL to reconcile the difference.	In the revised cost statements submitted by CITPL vide its letter dated 14 December 2011, it has revised the repairs & maintenance expenses for the year 2010 as ₹179 lakhs.																																																
(vii)	The estimated equipment hire charges considered in the case of CITPL was towards hiring of Reach Stackers, Prime Movers, Forklift Trucks, etc. The CITPL to furnish equipment wise break-up for the actual Equipment hire charges of ₹571 lakhs reported for the year 2010 and ₹445 lakhs reported for the year 2011 (upto August 2011) in the cost statements with copies of the relevant contracts and	<p>The CITPL has furnished the break-up for actual equipment hire charges for the year 2010 and for the period from Jan'11 to Aug'11 in the year 2011 along with copies of the contracts entered by it for hiring Reach Stackers and Prime Movers. The break-up of equipment hire charges furnished by CITPL are tabulated below</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>2010 Amount (₹)</th><th>2011 (upto Aug'11) Amount (₹)</th></tr><tr><td>Equipment Lease Charges - Container</td><td>387870/-</td><td>77,936/-</td></tr><tr><td>Equipment Lease Charges - RST</td><td>29004859/-</td><td>16185457/-</td></tr></table>	Particulars	2010 Amount (₹)	2011 (upto Aug'11) Amount (₹)	Equipment Lease Charges - Container	387870/-	77,936/-	Equipment Lease Charges - RST	29004859/-	16185457/-																																							
Particulars	2010 Amount (₹)	2011 (upto Aug'11) Amount (₹)																																																
Equipment Lease Charges - Container	387870/-	77,936/-																																																
Equipment Lease Charges - RST	29004859/-	16185457/-																																																

	documentary proof for the unit rates paid	<table border="1"> <tr> <td>Prime Movers Hire Charges</td><td>23764929/-</td><td>28197014/-</td></tr> <tr> <td>Vehicle Hire Charges</td><td>3949377/-</td><td>-</td></tr> <tr> <td>Total</td><td>57106835/-</td><td>44460407/-</td></tr> </table> <p>(The CITPL has not furnished workings for the actual equipment hire charges linking it with the unit rates mentioned in the contract copies furnished by it)</p>	Prime Movers Hire Charges	23764929/-	28197014/-	Vehicle Hire Charges	3949377/-	-	Total	57106835/-	44460407/-
Prime Movers Hire Charges	23764929/-	28197014/-									
Vehicle Hire Charges	3949377/-	-									
Total	57106835/-	44460407/-									
(viii)	(a) As reported by ChPT during the proceedings relating to the last revision of tariff at CITPL in the year 2010 and considered by the Authority vide Order dated 3 November 2010, the area handed over to CITPL on 1 May 2007 comprises 60428 sq m of developed area and 146721 sq m of undeveloped area. The ChPT further stated that reclaimed area to the extent of 78,000 sq m was likely to be handed over to CITPL in April 2010. The CITPL to inform the exact date / month when the reclaimed land was handed over by ChPT to CITPL and the actual extent thereof.	CITPL has requested Chennai Port Trust vide letter dated 31 Oct 2011 to hand over the balance 78,000 Sq m. of reclaimed area but it is not handed over so far. The additional land is expected to be handed over by Aug 2012.									
	(b) The CITPL has mentioned in the cost statement (Form 3B) the total area taken on lease from ChPT as 126053 sq m for the years 2010 and 2011. As stated above, the area reportedly handed over by ChPT in May 2007 itself is 2,07,149 sq m. CITPL to revise the area reported in Form-3B of the cost statements with the actual area allotted by ChPT.	The CITPL has submitted the revised Form-3B after correcting the area allotted by Chennai Port Trust.									
	(c) The CITPL has reported the actual lease rental for the year 2010 as ₹870 lakhs in the cost statement. This figure is in agreement with the lease rental expenses of ₹870.18 lakhs reported in the audited accounts. However, on scrutiny of workings furnished by CITPL for the computation of lease rentals, it is seen that the CITPL has considered an area of 605 sq m of developed area and 1468 sq m of undeveloped area and has not considered the reclaimed area of 51480 sq m for computation of lease rentals. The CITPL to furnish a detailed working for the actual lease rental paid by it to the ChPT for the year 2010 duly indicating the	Upto the year 2012, no lease rent is payable for reclaimed area as it is not handed over and hence was not paid. There was a typographical error in form 3B of the TAMP Form. The figures are corrected in the revised submission.									

	area and lease rental rate for each category of land															
(ix)	The actual insurance cost reported for the year 2010 is ₹57 lakhs as against the estimate of ₹273 lakhs considered during the last revision of tariff. The CITPL has drawn reference to the covering letter in the reasons for variation column of Form-7. However, the covering letter of CITPL dated 14 October 2011 does not mention anything in this regard. The CITPL to furnish the reason for such a steep decline in the actual insurance cost of 2010 compared to estimates.	The details are already given under reply to query at SI No A (vii) above.														
(x)	(a) The actual other direct expenses reported in the cost statement for the year 2010 stands at ₹ 246 lakhs as against the estimate of ₹121 lakhs considered during last revision of tariff. The variation works out to about 51% more than the estimate. The CITPL has not furnished any reasons for the variation in expenses in this regard. The CITPL to furnish the reasons for variation.	<p>The estimated cost was arrived by calculating Lashing /unlashing charges and staff transport and reefer point maintenance, whereas in actual the Security Charges for Terminals is also considered since this expense is directly attributable to Direct expenses. The breakup of the same is as follows:</p> <table border="0"> <tr> <td>Lashing/ unlashing expenses</td><td>₹ 43.00 lakhs</td></tr> <tr> <td>Reefer Monitoring</td><td>₹ 144.00 lakhs</td></tr> <tr> <td>Other Direct Expenses</td><td>₹ 59.00 lakhs</td></tr> <tr> <td>Total</td><td>₹ 246.00 lakhs</td></tr> </table> <p>Subsequently, the CITPL stated that the security charges are grouped under General overheads in the projection for the future years.</p>	Lashing/ unlashing expenses	₹ 43.00 lakhs	Reefer Monitoring	₹ 144.00 lakhs	Other Direct Expenses	₹ 59.00 lakhs	Total	₹ 246.00 lakhs						
Lashing/ unlashing expenses	₹ 43.00 lakhs															
Reefer Monitoring	₹ 144.00 lakhs															
Other Direct Expenses	₹ 59.00 lakhs															
Total	₹ 246.00 lakhs															
	(b) This Authority vide paragraphs No 13 (xvi) (a) to (c) of its Order of November 2010 has considered lashing / unlashing expenses @ ₹42/- per TEU, reefer maintenance expenses @ ₹33/- per TEU and employee transportation expenses at ₹13.73 lakhs per annum for the year 2010 and escalation at the rate of 3.76% for the year 2011, under the heading of 'other expenses', subject to verification with actuals during the next review of tariff. The CITPL to furnish documentary evidence in support of the rates of ₹42 per TEU and ₹33 per TEU considered towards lashing / unlashing expenses and reefer maintenance expenses respectively. The CITPL also to furnish the actual expenses incurred by it towards transportation of employees during the year 2010.	<p>The CITPL has furnished the copies of two invoices pertaining to the month of Dec'10 for Lashing / unlashing expenses and reefer monitoring expenses. A copy of another invoice furnished by CITPL for December 2010 does not mention about the nature of service rendered by the party.</p> <p>Subsequently, the CITPL vide its letter dated 14 December 2011 furnished the details of approximate monthly other direct expenses based on the actual expenses incurred for December 2010, which is given below:</p> <p>A Lashing / inspection expenses</p> <table border="0"> <tr> <td>(i) Lashing expenses</td><td>₹ 5,32,160/-</td></tr> <tr> <td>(₹ 20/- per unit for 26,608 units)</td><td></td></tr> <tr> <td>(ii) Container inspection charges-</td><td>₹ 12,64,320/-</td></tr> <tr> <td>(₹50/- per unit upto 20,000 units & ₹40/- per unit above 20,000 units - 20000 x 50 + 6608 x 40)</td><td></td></tr> <tr> <td>Total for Dec'2010</td><td>₹ 17,96,480/-</td></tr> </table> <p>The TEUs handled in December 2010 is 35,252. The average cost per TEU works out to ₹ 51/- per TEU.</p> <p>B Reefer monitoring & other direct expenses</p> <table border="0"> <tr> <td>(i) Reefer monitoring</td><td>₹ 78,985/-</td></tr> <tr> <td>(ii) Direct expenses (security, water expenses, etc.)</td><td>₹ 4,82,500/-</td></tr> </table>	(i) Lashing expenses	₹ 5,32,160/-	(₹ 20/- per unit for 26,608 units)		(ii) Container inspection charges-	₹ 12,64,320/-	(₹50/- per unit upto 20,000 units & ₹40/- per unit above 20,000 units - 20000 x 50 + 6608 x 40)		Total for Dec'2010	₹ 17,96,480/-	(i) Reefer monitoring	₹ 78,985/-	(ii) Direct expenses (security, water expenses, etc.)	₹ 4,82,500/-
(i) Lashing expenses	₹ 5,32,160/-															
(₹ 20/- per unit for 26,608 units)																
(ii) Container inspection charges-	₹ 12,64,320/-															
(₹50/- per unit upto 20,000 units & ₹40/- per unit above 20,000 units - 20000 x 50 + 6608 x 40)																
Total for Dec'2010	₹ 17,96,480/-															
(i) Reefer monitoring	₹ 78,985/-															
(ii) Direct expenses (security, water expenses, etc.)	₹ 4,82,500/-															

		Total for Dec'2010 - ₹ 5,61,485/- The reefer monitoring and other direct expenses work out to ₹5 61 lakhs per month or ₹67 lakhs per annum				
(xi)	The actual depreciation for the year 2010 is reported at ₹2922 lakhs which is in agreement with the annual accounts. However, it is seen that the depreciation considered by CITPL in the cost statement includes amortization of upfront premium of ₹10 crores and land lease premium of ₹6 17 crores which is also considered separately in the cost statement under amortization of preliminary expenses / upfront premium, which appears to be double counting of this item. The CITPL to exclude the depreciation considered by it towards upfront premium and leasehold premium in the cost statement.	The CITPL has submitted that the depreciation considered by it towards upfront premium and leasehold premium is excluded in the revised cost statement (However, it is seen that the CITPL has maintained the same depreciation figure in the revised cost statement also)				
(xii)	The actual Administration and Management overheads reported for the year 2010 is at ₹256 lakhs as against ₹375 lakhs considered at the estimate stage. This Authority vide paragraph No 13 (xviii) (b) of its Order of November 2010, relied upon the number of employees and average annual salary considered by CITPL for Administration, Finance and Managerial category employees, subject to verification of actuals in the next review of its tariff, which was the only item considered under Administration & Management overheads in the cost statement. The CITPL to furnish the actual number of employees and actual average salary incurred by it during the year 2010, duly reconciling with the expenses of ₹256 lakhs reported in the cost statement.	Already replied under SI No A (vii) above. The CITPL has furnished the actual number of employees and actual average salary incurred by it during the year 2010 towards Administration and Management overheads.				
(xiii)	The actual general overheads reported in the cost statement for the year 2010 is ₹910 lakhs as against ₹367 lakhs considered at the estimate stage. CITPL to clarify the following points in this regard:					
	(a) As recorded in paragraph 13 (xviii) (c) of its Order of November 2010, this Authority relied upon the estimates furnished by CITPL for the years 2010 and 2011 subject to	The CITPL has furnished the break-up of general overheads for the year 2010, which is given below <table><tr><th>Particulars</th><th>Amount (₹ in lakhs)</th></tr><tr><td>Advertisement</td><td>3.43</td></tr></table>	Particulars	Amount (₹ in lakhs)	Advertisement	3.43
Particulars	Amount (₹ in lakhs)					
Advertisement	3.43					

<p>verification of actuals in the next review of its tariff. The CITPL to furnish the break-up of actual general overheads of ₹910 lakhs reported for the year 2010 and break-up of general overheads incurred during the year 2011 up to October 2011</p>	<table border="1"> <tr><td>Business Promotion</td><td>14 20</td></tr> <tr><td>Gift & Entertainment</td><td>0 35</td></tr> <tr><td>Office Expense</td><td>3 43</td></tr> <tr><td>Books & Periodicals</td><td>0 29</td></tr> <tr><td>Post Passes</td><td>2 20</td></tr> <tr><td>Pule Expenses</td><td>0 14</td></tr> <tr><td>Recruitment Expense</td><td>0 42</td></tr> <tr><td>Bank Charges</td><td>284 92</td></tr> <tr><td>Rates & taxes</td><td>253 24</td></tr> <tr><td>Traveling and communication expenses</td><td>38 73</td></tr> <tr><td>Legal and professional charges</td><td>335 52</td></tr> <tr><td>Printing & Stationery</td><td>8 43</td></tr> <tr><td>Total</td><td>945 30</td></tr> </table>	Business Promotion	14 20	Gift & Entertainment	0 35	Office Expense	3 43	Books & Periodicals	0 29	Post Passes	2 20	Pule Expenses	0 14	Recruitment Expense	0 42	Bank Charges	284 92	Rates & taxes	253 24	Traveling and communication expenses	38 73	Legal and professional charges	335 52	Printing & Stationery	8 43	Total	945 30								
Business Promotion	14 20																																		
Gift & Entertainment	0 35																																		
Office Expense	3 43																																		
Books & Periodicals	0 29																																		
Post Passes	2 20																																		
Pule Expenses	0 14																																		
Recruitment Expense	0 42																																		
Bank Charges	284 92																																		
Rates & taxes	253 24																																		
Traveling and communication expenses	38 73																																		
Legal and professional charges	335 52																																		
Printing & Stationery	8 43																																		
Total	945 30																																		
<p>(b) The CITPL has stated in Form-7 that the significant increase in general overheads during the year 2010 was due to higher professional and legal charges. CITPL to clarify the reasons for which it has incurred legal and professional charges to the tune of ₹335.52 lakhs during the year 2010, as reported in the audited annual accounts and confirm that the expenditure pertains to the terminal operated at the ChPT</p>	<p>The CITPL has furnished break-up for the professional charges for year 2010, which is given below</p> <table border="1"> <tr> <th>Particulars</th> <th>Amount (₹)</th> </tr> <tr><td>Audit / certification</td><td>1,588,498</td></tr> <tr><td>Statutory filing fees (Returns as per Companies Act, Income-tax Act, etc.)</td><td>91,000</td></tr> <tr><td>Legal consultancy - Licence Agreement review</td><td>218,900</td></tr> <tr><td>Legal consultancy - Retainership for vendor agreements, customer agreements and other matters</td><td>3,164,605</td></tr> <tr><td>Consultancy for ECB loan clearance & Axis Bank loan document vetting</td><td>4,447,722</td></tr> <tr><td>Valuation fees for loan (for asset and equipment valuation)</td><td>2,644,025</td></tr> <tr><td>Legal fees for Arbitration on licence issues and other matters with customers</td><td>2,569,444</td></tr> <tr><td>Land measuring and survey charges</td><td>492,509</td></tr> <tr><td>Port consultancy (marketing consultancy including customer study, website brochures and other advertising)</td><td>7,208,333</td></tr> <tr><td>Consultancy - Terminal operations, efficiency and allied matters</td><td>9,162,100</td></tr> <tr><td>Air monitoring fees</td><td>68,950</td></tr> <tr><td>Design and drawing consultancy for software operation & sizing</td><td>482,516</td></tr> <tr><td>Actuarial valuation</td><td>38,824</td></tr> <tr><td>Adviser charges for labour law consultancy</td><td>1,262,893</td></tr> <tr><td>Provident Fund consultancy and compliance</td><td>13,500</td></tr> <tr><td>Total</td><td>33,552,317</td></tr> </table>	Particulars	Amount (₹)	Audit / certification	1,588,498	Statutory filing fees (Returns as per Companies Act, Income-tax Act, etc.)	91,000	Legal consultancy - Licence Agreement review	218,900	Legal consultancy - Retainership for vendor agreements, customer agreements and other matters	3,164,605	Consultancy for ECB loan clearance & Axis Bank loan document vetting	4,447,722	Valuation fees for loan (for asset and equipment valuation)	2,644,025	Legal fees for Arbitration on licence issues and other matters with customers	2,569,444	Land measuring and survey charges	492,509	Port consultancy (marketing consultancy including customer study, website brochures and other advertising)	7,208,333	Consultancy - Terminal operations, efficiency and allied matters	9,162,100	Air monitoring fees	68,950	Design and drawing consultancy for software operation & sizing	482,516	Actuarial valuation	38,824	Adviser charges for labour law consultancy	1,262,893	Provident Fund consultancy and compliance	13,500	Total	33,552,317
Particulars	Amount (₹)																																		
Audit / certification	1,588,498																																		
Statutory filing fees (Returns as per Companies Act, Income-tax Act, etc.)	91,000																																		
Legal consultancy - Licence Agreement review	218,900																																		
Legal consultancy - Retainership for vendor agreements, customer agreements and other matters	3,164,605																																		
Consultancy for ECB loan clearance & Axis Bank loan document vetting	4,447,722																																		
Valuation fees for loan (for asset and equipment valuation)	2,644,025																																		
Legal fees for Arbitration on licence issues and other matters with customers	2,569,444																																		
Land measuring and survey charges	492,509																																		
Port consultancy (marketing consultancy including customer study, website brochures and other advertising)	7,208,333																																		
Consultancy - Terminal operations, efficiency and allied matters	9,162,100																																		
Air monitoring fees	68,950																																		
Design and drawing consultancy for software operation & sizing	482,516																																		
Actuarial valuation	38,824																																		
Adviser charges for labour law consultancy	1,262,893																																		
Provident Fund consultancy and compliance	13,500																																		
Total	33,552,317																																		
<p>(c). The CITPL has reported an expenditure of ₹285 lakhs during the year 2010 towards Bank Guarantee Commission paid to Bank. The CITPL to explain the nature of this expenditure and confirm that the expenditure pertains to the terminal operated at the ChPT</p>	<p>The CITPL has furnished the details of Bank charges, which is tabulated below</p> <table border="1"> <tr> <th>Particulars</th> <th>Amount (₹ in lakhs)</th> </tr> <tr><td>Bank Commission - Guarantees & Bank charges</td><td>79.40</td></tr> <tr><td>Commission to SCB for Loan</td><td>125.00</td></tr> <tr><td>Documentation/ Stamp charges</td><td>13.40</td></tr> <tr><td>Loan Fee to SCILL</td><td>28.14</td></tr> <tr><td>Processing Fee for Loan</td><td>38.98</td></tr> <tr><td>Total</td><td>284.92</td></tr> </table>	Particulars	Amount (₹ in lakhs)	Bank Commission - Guarantees & Bank charges	79.40	Commission to SCB for Loan	125.00	Documentation/ Stamp charges	13.40	Loan Fee to SCILL	28.14	Processing Fee for Loan	38.98	Total	284.92																				
Particulars	Amount (₹ in lakhs)																																		
Bank Commission - Guarantees & Bank charges	79.40																																		
Commission to SCB for Loan	125.00																																		
Documentation/ Stamp charges	13.40																																		
Loan Fee to SCILL	28.14																																		
Processing Fee for Loan	38.98																																		
Total	284.92																																		
<p>(xiv). The CITPL to clarify the nature of ₹2.06 lakhs reported as exchange fluctuation loss, in the audited accounts for the year 2010.</p>	<p>The exchange loss is on account of payments made to Overseas Vendors for Capital Goods</p>																																		

(xv)	<p>This Authority vide paragraph No 13 (xix) of its Order of November 2010 has considered an amount of ₹53.90 lakhs per annum towards amortization of upfront premium of ₹10 crores and leasehold premium of ₹8.17 crores paid by CITPL to ChPT, over the project life of 30 years. The CITPL has considered the actual amortization amount for the year 2010 as ₹56 lakhs in the cost statements. The CITPL to furnish the workings for ₹56 lakhs considered by it.</p>	<p>The CITPL has furnished the details for amortization of upfront premium and leasehold premium which is given below:</p> <table><thead><tr><th>Group of asset/Description</th><th>Date put to use</th><th>Rate of depn.</th><th>Total cost of the asset</th><th>Accum. depn. as on 31.12.2010</th><th>Current depn. ₹ 0</th></tr></thead><tbody><tr><td>Intangible Licence Fee (including premium paid on old lease charges)</td><td>07.03.07</td><td>3.35%</td><td>101,665,200</td><td>20,569,020</td><td>5,389,507</td></tr><tr><td>Leasehold improvements PSA confirmation</td><td>31.3.2010</td><td>3.70%</td><td>6,180,000</td><td>172,769</td><td>172,769</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5,562,276</td></tr></tbody></table>	Group of asset/Description	Date put to use	Rate of depn.	Total cost of the asset	Accum. depn. as on 31.12.2010	Current depn. ₹ 0	Intangible Licence Fee (including premium paid on old lease charges)	07.03.07	3.35%	101,665,200	20,569,020	5,389,507	Leasehold improvements PSA confirmation	31.3.2010	3.70%	6,180,000	172,769	172,769	TOTAL					5,562,276
Group of asset/Description	Date put to use	Rate of depn.	Total cost of the asset	Accum. depn. as on 31.12.2010	Current depn. ₹ 0																					
Intangible Licence Fee (including premium paid on old lease charges)	07.03.07	3.35%	101,665,200	20,569,020	5,389,507																					
Leasehold improvements PSA confirmation	31.3.2010	3.70%	6,180,000	172,769	172,769																					
TOTAL					5,562,276																					
(xvi)	<p>(a) The opening gross block, closing gross block and closing net block of fixed assets for the year 2010 reported in Form 4A of the cost statements do not tally with the audited annual accounts for the year 2010. Further, the opening cumulative depreciation for the year 2010 is reported as 'zero' which may be reviewed, since the CITPL commenced operations in September 2009 and claimed depreciation for 3 months in the year 2009. CITPL to reconcile the figures with the audited accounts.</p>	<p>The CITPL furnished revised Form 4A after incorporating the opening cumulative depreciation for the year 2010.</p> <p>Subsequently, the CITPL furnished a statement reconciling the figures considered in Form-4A with the figures reported in audited accounts for the year 2010.</p> <p>(It is seen from the reconciliation statement that the CITPL has considered an amount of ₹2876 lakhs towards BG for duty saved amount under EPCG scheme in the gross block and net block of fixed assets for the year 2010 in the cost statement (Form 4A), over and above the gross block and net block figures reported in the audited financials for the year 2010. Further, it is seen that even the gross block and net block figures furnished in the reconciliation statement did not tally with the figures considered in the Form-4A for the year 2010).</p>																								
	<p>(b). Further, in Form-4A of the cost statements, the CITPL has grouped the total assets into 3 categories, viz Plant & Machinery, Information Technology and Berths, yard & other civil construction. The break-up for each category of assets in line with the list of assets shown in Fixed Assets schedule of the audited annual accounts for the year 2010 to be furnished. Such break-up for each category of assets also to be furnished for the years 2011 to 2014.</p>	<p>The CITPL has furnished the revised Form 4A after incorporating the opening cumulative depreciation for the year 2010 and also the breakup of 3 categories, viz Plant & Machinery, Information Technology and Berths, yard & other civil construction.</p>																								
	<p>(c) With regard to the additions to the gross block during the year 2010, Form-4A depicts a negative figure of ₹186 lakhs whereas the Fixed Assets schedule of the audited accounts shows a positive figure of ₹114.36 lakhs. Likewise, Form-4A does not show any figure with regard to deletions while the</p>	<p>The Audited accounts shows addition to the assets as ₹114 lakhs and adjustment of ₹309.34 lakhs, the net effect has been considered in the Form 4A, since the deletion represent only exchange difference at the year end. The CITPL has furnished revised Form 4A.</p>																								

<p>annual accounts shows a figure of ₹309.24 lakhs. The CITPL to clarify the position.</p>																																	
<p>(d) The annual accounts for the year 2010 shows an amount of ₹61.69 lakhs as additions to the upfront premium of ₹10 crores. The CITPL to clarify the nature of this expenditure.</p>	<p>CITPL has not furnished any response.</p> <p>(However, in the actual financials for the year 2011, upto October 2011 furnished by the CITPL vide its letter dated 14 December 2011, the said amount has been shown as reduction from the upfront premium under deletions / adjustments column of the Fixed Asset schedule and considered as additions under the asset heading 'Leasehold improvements'.)</p>																																
<p>(e) The CITPL has reported additions to the gross block to the tune of ₹300 lakhs for the year 2011, viz ₹125 lakhs towards workshop, ₹125 lakhs towards Equipment / mast and ₹50 lakhs towards IT infrastructure. CITPL to confirm whether the additions have already materialized. If so, the details of the same along with documentary proof for actual cost of completion to be furnished. If not, the present status of capital works envisaged and the documentary proof for the estimated cost and expected date of completion to be furnished.</p>	<p>The CITPL has furnished details of additions during 2011 along with the present status with expected date of completion. The details furnished by the CITPL are given below.</p> <p>Summary of fixed assets capitalised as at 31 Oct 2011</p> <table border="1" data-bbox="764 585 1383 774"> <thead> <tr> <th>Particulars</th> <th>Amount (₹)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Plant & Machinery</td> <td>1,438,565</td> </tr> <tr> <td>Electrical Installation</td> <td>256,734</td> </tr> <tr> <td>Computers</td> <td>578,000</td> </tr> <tr> <td>Office Equipment</td> <td>143,312</td> </tr> <tr> <td>Leasehold land</td> <td>3,570,558</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>5,987,169</td> </tr> </tbody></table> <p>Add</p> <table border="1" data-bbox="764 800 1383 1221"> <thead> <tr> <th>Particulars</th> <th>Amount (₹)</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Concrete Road</td> <td>4,742,900</td> <td>Order released. Work commenced (P.O. No. Nil dated 25.11.2011). Expected completion by 25 Dec 2011.</td> </tr> <tr> <td>Additional Reefer structure</td> <td>12,500,000</td> <td>Quotes received under scrutiny for vendor evaluation. Expected completion by April 2012.</td> </tr> <tr> <td>Workshop</td> <td>12,500,000</td> <td>New Workshop for additional equipments. Quotes invited from vendors. Expected completion by Aug 2012.</td> </tr> <tr> <td>IT infrastructure</td> <td>5,000,000</td> <td>New ERP solutions. Decision on implementation deferred to 2012. Expected completion by Dec 2012.</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>34,742,900</td> <td></td> </tr> </tbody></table> <p>Total capex excluding IT infrastructure - ₹ 35,730,069/-.</p> <p>Subsequently the CITPL vide its email dated 27 December 2011 furnished a copy of the work order dated 25 November 2011 placed by it for laying of concrete road at an estimated cost of ₹47.43 lakhs along with the documentary proof for advance payment and part payment made by it to the tune of ₹16.42 lakhs.</p> <p>(The additions to the gross block for the year 2011 considered in the cost statement (Form 4-A) is ₹300 lakhs as against ₹357.30 lakhs furnished above.)</p>	Particulars	Amount (₹)	Plant & Machinery	1,438,565	Electrical Installation	256,734	Computers	578,000	Office Equipment	143,312	Leasehold land	3,570,558	Total	5,987,169	Particulars	Amount (₹)	Status	Concrete Road	4,742,900	Order released. Work commenced (P.O. No. Nil dated 25.11.2011). Expected completion by 25 Dec 2011.	Additional Reefer structure	12,500,000	Quotes received under scrutiny for vendor evaluation. Expected completion by April 2012.	Workshop	12,500,000	New Workshop for additional equipments. Quotes invited from vendors. Expected completion by Aug 2012.	IT infrastructure	5,000,000	New ERP solutions. Decision on implementation deferred to 2012. Expected completion by Dec 2012.	Total	34,742,900	
Particulars	Amount (₹)																																
Plant & Machinery	1,438,565																																
Electrical Installation	256,734																																
Computers	578,000																																
Office Equipment	143,312																																
Leasehold land	3,570,558																																
Total	5,987,169																																
Particulars	Amount (₹)	Status																															
Concrete Road	4,742,900	Order released. Work commenced (P.O. No. Nil dated 25.11.2011). Expected completion by 25 Dec 2011.																															
Additional Reefer structure	12,500,000	Quotes received under scrutiny for vendor evaluation. Expected completion by April 2012.																															
Workshop	12,500,000	New Workshop for additional equipments. Quotes invited from vendors. Expected completion by Aug 2012.																															
IT infrastructure	5,000,000	New ERP solutions. Decision on implementation deferred to 2012. Expected completion by Dec 2012.																															
Total	34,742,900																																
<p>(f) This Authority vide paragraph No 13 (xx) (a) of its Order of November 2010 considered estimated additions to the gross block amounting to ₹1275 lakhs in the year 2011 towards development of reclamation area, which was then expected to be handed over by ChPT by April 2010. The Form-4A furnished by the CITPL does not depict any</p>	<p>The CITPL stated that the reclaimed area is not yet handed over by ChPT.</p>																																

	expenditure against this item CITPL to clarify the actual position in this regard	
(xvii)	<p>(a) The sundry debtors considered by CITPL for the years 2010 to 2014, inter-alia, includes ₹610 lakhs for each of the said years towards value of Bank Guarantee for being customs custodian for containers. As per norms prescribed in clause 299 of the tariff guidelines of March 2005 read with Order passed by this Authority in September 2008, two months' estate rentals, two months' terminal charges payable by Indian Railways and prepayments made to the Licensor port arising out of obligations as per Licence Agreement to the extent it is otherwise permissible as pass through are permissible under sundry debtors. CITPL to justify the inclusion of the Bank Guarantee value under Sundry debtors in the light of the tariff guidelines.</p>	<p>This is the guarantee submitted in discharging obligations under the License Agreement of holding the containers within custom notified area and hence should be considered a part of working capital requirement of CITPL.</p>
	<p>(b). The CITPL has also considered the advance payment made / to be made by it to the ChPT towards royalty / revenue share under sundry debtors for all the years. In this regard, the Order of September 2008 clearly stipulates that advance payment of revenue share / royalty to the landlord port will be recognised as a part of sundry debtors only if and to the extent such revenue share/royalty is considered as pass through in tariff. As CITPL is aware, royalty / revenue share is not an admissible item of cost in its case. Therefore, CITPL to exclude the advance payment towards royalty / revenue share from the value of sundry debtors for all the relevant years.</p>	<p>The CITPL has not considered revenue share as a part of sundry debtors. The land lease charge and performance security payable in advance are recognised as part of sundry debtors. As directed performance security has been excluded from sundry debtors.</p>
	<p>(c) The CITPL has considered the value of current liabilities for the year 2010 at ₹138 lakhs in the computation of working capital as against the actual value of current liabilities reported in the audited annual accounts at ₹2903 lakhs. The CITPL to justify the lower value of current liabilities considered in</p>	<p>Current liabilities of ₹2903 lakh as per audited accounts include amounts due to suppliers of capital equipment amounting to ₹2765 lakh and hence excluded from working capital.</p>

	the computation of working capital	
(C).	Financial/Cost Statement:	
(1)	Capacity	
(i)	The CITPL has calculated the annual berth capacity of the terminal for the years 2012 to 2014 borrowing the formula from 2008 upfront tariff guidelines. However, the CITPL has considered a box ratio of 0.99, instead of the norm of 1.3 prescribed in the formula, reportedly based on the box ratio obtained during the year 2011, and thus worked out the annual capacity at 1062389 TEUs. In this context, CITPL to furnish the following:	
	(a) Workings in support of the box ratio of 0.99 giving details of actual numbers of different sizes of containers handled by the CITPL during the period from January 2011 to October 2011	The CITPL has included in format B (It is seen that the CITPL has revised the box ratio from 0.99 to 1.33 in the revised cost statements).
	(b) Detailed analysis of trend of box ratio in the next three years, which formed the basis for considering a box ratio of 0.99	The trend of sizes of containers is based on the trend for the current year.
(ii).	The CITPL has considered a norm of 25 moves / hour in the computation of quay capacity. As stated earlier, the CITPL has stated that its strategy is to achieve quick turnaround of vessels with efficiency improvement in operational parameters. In view of the above, the CITPL to consider increase in the number of moves per hour per Quay crane than prescribed in the formula and reassess its capacity	As already explained in reply to A (i) above, the efficiency of terminal is aimed to be achieved through reduction in turnaround time of vessels by deploying more cranes for faster evacuation/loading. The benchmark for Gross Crane Rate (GCR) is proposed to be retained at 20 moves per hour as crane discharge rate at higher efficiency on continuous basis need well trained efficient manpower and logistic synchronisation. To achieve it on sustainable basis needs more time. At the benchmark level of 20 moves and box ratio of even 1.33, the cranes will be able to discharge 163111 containers per crane per year and 7 QCs together will be able to handle 1.14 million TEUs
(iii).	The CITPL is requested to furnish its existing yard capacity and additional yard capacity on account of proposed investment of ₹30 crores envisaged during the year 2013 towards development of additional yard with detailed workings	<p>Present Yard Capacity 12915 Units Additional Yard Capacity 12500 Units (estimate) Total Yard Capacity 25,415 Units (Projected)</p> <p>Subsequently, the CITPL furnished the details of annual capacity of the existing yard and proposed yard, as given below</p> <p>Yard Capacity = $0.7 \cdot G \cdot H \cdot P / (S \cdot D)$ G = Ground Slot per Ha = 286 H = Avg. Stack Height = 2.5, P = Period (days) = 365 S = Surge factor = 1.3 and D = Avg. Dwell time (days) = 3</p>

		<p>Yard Capacity per Ha. $0.7286 \times 2.5365 / (1.3^3) = 46842$ TEUs</p> <p>Present Yard Area = 207149 sq. m. or 2.07149 Ha</p> <p>Present Yard Capacity (46842*207149) = 970,327 TEUs</p> <p>Additional Area = 78000 sq. m. or 7.8 Ha</p> <p>Additional Yard Capacity (46842*7.8) = 365,367 TEUs</p> <p>Total Yard Capacity = 1,335,694 TEUs</p>																																								
(iv).	The CITPL has stated that private rail operations will commence in its terminal shortly. The CITPL has stated that it can handle 2 rakes of 725 metres each. CITPL to quantify and furnish the impact of this facility in the dwell time of containers and the consequent improvement in the yard capacity of the terminal with workings.	The CITPL is in discussions with various private rail operators to commence rail operations in its terminals. CITPL has considered 5% of volumes to be through rail.																																								
(v).	The CITPL to furnish the tariff arrangement for the private rail operations inside CITPL	<p>CITPL has furnished the details of proposed tariff arrangement with the rail operators. The details furnished by CITPL are summarised below:</p> <table><tr><th>Sl No</th><th>Particulars</th><th>Per LCL Container upto 20'</th><th>Per LCL Container above 20' & upto 40'</th><th>Per LCL Container above 40'</th></tr><tr><td>1</td><td>Handling at Container yard including lift on / lift off at Railway Container Yard</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>- Foreign Loaded</td><td>₹ 407.84</td><td>₹ 611.92</td><td>₹ 815.86</td></tr><tr><td></td><td>- Foreign Empty</td><td>₹ 202.02</td><td>₹ 303.03</td><td>₹ 404.05</td></tr><tr><td></td><td>- Coastal Loaded</td><td>₹ 244.77</td><td>₹ 378.16</td><td>₹ 489.51</td></tr><tr><td></td><td>- Coastal Empty</td><td>₹ 121.21</td><td>₹ 181.82</td><td>₹ 242.42</td></tr><tr><td>2</td><td>Additional movement Terminal to Rail Yard or vice versa - Charges for extra movement / transportation (uniform rate for foreign coastal, loaded and empty containers)</td><td>₹ 2875.00</td><td>₹ 4313.00</td><td>₹ 6469.00</td></tr><tr><td>3</td><td>Transporting of containers to any other Rail Head or Container Terminal within ChPT premises (uniform rate for foreign coastal loaded and empty containers)</td><td>₹ 2875.00</td><td>₹ 4313.00</td><td>₹ 6469.00</td></tr></table>	Sl No	Particulars	Per LCL Container upto 20'	Per LCL Container above 20' & upto 40'	Per LCL Container above 40'	1	Handling at Container yard including lift on / lift off at Railway Container Yard					- Foreign Loaded	₹ 407.84	₹ 611.92	₹ 815.86		- Foreign Empty	₹ 202.02	₹ 303.03	₹ 404.05		- Coastal Loaded	₹ 244.77	₹ 378.16	₹ 489.51		- Coastal Empty	₹ 121.21	₹ 181.82	₹ 242.42	2	Additional movement Terminal to Rail Yard or vice versa - Charges for extra movement / transportation (uniform rate for foreign coastal, loaded and empty containers)	₹ 2875.00	₹ 4313.00	₹ 6469.00	3	Transporting of containers to any other Rail Head or Container Terminal within ChPT premises (uniform rate for foreign coastal loaded and empty containers)	₹ 2875.00	₹ 4313.00	₹ 6469.00
Sl No	Particulars	Per LCL Container upto 20'	Per LCL Container above 20' & upto 40'	Per LCL Container above 40'																																						
1	Handling at Container yard including lift on / lift off at Railway Container Yard																																									
	- Foreign Loaded	₹ 407.84	₹ 611.92	₹ 815.86																																						
	- Foreign Empty	₹ 202.02	₹ 303.03	₹ 404.05																																						
	- Coastal Loaded	₹ 244.77	₹ 378.16	₹ 489.51																																						
	- Coastal Empty	₹ 121.21	₹ 181.82	₹ 242.42																																						
2	Additional movement Terminal to Rail Yard or vice versa - Charges for extra movement / transportation (uniform rate for foreign coastal, loaded and empty containers)	₹ 2875.00	₹ 4313.00	₹ 6469.00																																						
3	Transporting of containers to any other Rail Head or Container Terminal within ChPT premises (uniform rate for foreign coastal loaded and empty containers)	₹ 2875.00	₹ 4313.00	₹ 6469.00																																						

(2)	Traffic																					
	With reference to estimation of traffic, CITPL to furnish / clarify the following (i) The CITPL to furnish the details of the actual container volume handled during the period of 10 months from January 2011 to October 2011 and also the container mix	The CITPL has furnished the details of volumes for the period of 10 months from January 2011 to October 2011. The volume handled is 399906 TEUs																				
	(ii) The CITPL to provide the basis of traffic projections for the years 2012 to 2014 with detailed traffic analysis	Based on traffic study done by CITPL with assistance of consultants, economic activities in the feeder area and the terminals coming in vicinity, the projected traffic growth is kept at 25 % in 2012 and 35% each in 2013 and 2014																				
	(iii) The CITPL has stated that it envisages to create additional capacity by commissioning additional container handling equipment in the second half of the year 2012, in order to cater to the anticipated volume increase. The increase in traffic projections for the years 2012 and 2013 considered by CITPL does not appear to be commensurate with the estimated increase in capacity. Further, the CITPL anticipates that private operator will be commissioning Off-dock rail siding shortly. The CITPL has also proposed development of additional yard in the year 2013. Therefore, CITPL to review the estimated traffic for the years 2012 to 2014 in line with the capacity increase	<p>The terminals coming up in near vicinity and those existing presently have or are planning to have the following equipment</p> <table><tr><th>Sl No.</th><th>Terminals</th><th>QCs</th><th>RTGs</th></tr><tr><td>1</td><td>Chennai Container Terminal Ltd</td><td>8</td><td>24</td></tr><tr><td>2</td><td>L&T Kattupalli (1st phase by Jan 2012)</td><td>6</td><td>18</td></tr><tr><td>3</td><td>Krishnapatnam (1st phase by Dec 2011)</td><td>6</td><td>16</td></tr><tr><td>4</td><td>Ennore (Start off)</td><td>10</td><td>33</td></tr></table> <p>As against the above CITPL presently have only 3 QCs and 10 RTGs which puts it in a highly disadvantageous position to compete. CITPL has a distinct advantage in long quay length of 852 m which can safely accommodate 3 vessels at a time but does not have the cranes to efficiently load/unload containers. If three cranes only are allowed to continue then discharge of one vessel of 700 containers will need almost 35 hours to unload a vessel if three vessels arrive. But normally when the terminal has only three QCs, more than one vessel at a time normally does not call and precious investment in berth remains unutilised. Hence to attract vessels to the port, under present situation of competition, it is essential to have additional equipment as proposed. As said above, the capacity of berth after all 7 cranes are commissioned will be 1.14 million TEUs p.a. The terminal has projected a traffic volume of 1.06 million TEUs in 2014. The cranes will be fully utilised in 2014 and will be used for quicker discharge of containers initially. The faster turnover at the terminal will be the strategy for marketing the terminal.</p> <p>It is pertinent to note that the other terminal at the same port has done volumes of 11,40,638 TEUs in the year 2010 with 8 QC's and 24 RTGS with Berth length of 885m</p>	Sl No.	Terminals	QCs	RTGs	1	Chennai Container Terminal Ltd	8	24	2	L&T Kattupalli (1 st phase by Jan 2012)	6	18	3	Krishnapatnam (1 st phase by Dec 2011)	6	16	4	Ennore (Start off)	10	33
Sl No.	Terminals	QCs	RTGs																			
1	Chennai Container Terminal Ltd	8	24																			
2	L&T Kattupalli (1 st phase by Jan 2012)	6	18																			
3	Krishnapatnam (1 st phase by Dec 2011)	6	16																			
4	Ennore (Start off)	10	33																			
	(iv). The mix of various types of containers in the estimated traffic for the years 2012 to 2014 to be updated with the actual container mix obtained for the year 2011, if necessary.	<p>The CITPL has stated that the revised Format B is updated on the basis of actuals upto October 2011</p> <p>(The CITPL has not updated the mix ratio of various types of containers based on the actuals from Jan'11 to Oct'11 in the revised cost statements.)</p>																				

(3)	Operating Income																									
(i)	<p>(a) The estimated income computation furnished by CITPL for the years 2012 to 2014, at the existing level of tariff, shows that it has considered a consolidated rate for each type of containers, viz. ₹3007/- for 20' loaded container, ₹1428/- for 20' empty container, ₹1978/- for 20' coastal loaded container, etc. A break-up of the consolidated rates considered by CITPL in terms of the item-wise tariff prescribed in the existing Scale of Rates of CITPL to be furnished for each of the consolidated rate considered by CITPL</p>	<p>The CITPL vide its e-mail dated 16 December 2011 furnished break-up for the consolidated rate for ₹3007/- per 20' loaded container considered by it in the income estimation. The details furnished by CITPL is tabulated below</p> <table border="1" data-bbox="726 308 1316 659"> <thead> <tr> <th>Sl No</th><th>Particulars</th><th>Amount (₹)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td>Handling by Quay Crane including lashing / unlashng charges (US\$ 22.53 x 47.80)</td><td>1076.93</td></tr> <tr> <td>2</td><td>Transportation from QC to yard and vice versa</td><td>641.91</td></tr> <tr> <td>3</td><td>Handling at Container Yard lift on / lift off on to / from Internal Transfer Vehicle</td><td>354.73</td></tr> <tr> <td>4</td><td>Handling at Container Yard lift on / lift off for delivery / receipt from / to customers</td><td>354.73</td></tr> <tr> <td>5</td><td>Container Wharfrage per TEU (US\$ 1.29 per box / 1.33 x 47.80)</td><td>46.37</td></tr> <tr> <td>6</td><td>Cargo wharfrage per TEU (₹707.85 per box / 1.33)</td><td>532.22</td></tr> <tr> <td colspan="2">Total</td><td>3006.89</td></tr> </tbody> </table> <p>(The CITPL has, however, not furnished the break-up for the consolidated rates considered by it in respect of other types of containers such as empty containers, coastal containers, transshipment containers, etc.)</p>	Sl No	Particulars	Amount (₹)	1	Handling by Quay Crane including lashing / unlashng charges (US\$ 22.53 x 47.80)	1076.93	2	Transportation from QC to yard and vice versa	641.91	3	Handling at Container Yard lift on / lift off on to / from Internal Transfer Vehicle	354.73	4	Handling at Container Yard lift on / lift off for delivery / receipt from / to customers	354.73	5	Container Wharfrage per TEU (US\$ 1.29 per box / 1.33 x 47.80)	46.37	6	Cargo wharfrage per TEU (₹707.85 per box / 1.33)	532.22	Total		3006.89
Sl No	Particulars	Amount (₹)																								
1	Handling by Quay Crane including lashing / unlashng charges (US\$ 22.53 x 47.80)	1076.93																								
2	Transportation from QC to yard and vice versa	641.91																								
3	Handling at Container Yard lift on / lift off on to / from Internal Transfer Vehicle	354.73																								
4	Handling at Container Yard lift on / lift off for delivery / receipt from / to customers	354.73																								
5	Container Wharfrage per TEU (US\$ 1.29 per box / 1.33 x 47.80)	46.37																								
6	Cargo wharfrage per TEU (₹707.85 per box / 1.33)	532.22																								
Total		3006.89																								
	<p>(b). The exchange rate considered by CITPL in respect of dollar denominated tariff in arriving at the consolidated rates to be furnished</p>	<p>1 US\$ = ₹48.00</p> <p>(The workings furnished by CITPL for income estimation at the existing tariff level shows that it has considered a rate of ₹47.80 per US\$)</p>																								
(ii)	<p>The CITPL has assumed that the entire estimated container traffic, other than hazardous and Over dimensional containers, will stay for one day beyond the free period on an average, in the computation of estimated container storage charges for the years 2012 to 2014. The CITPL to furnish a dwell time analysis, based on which the CITPL has arrived at the average stay of the containers at one day and also justify the same based on the actual dwell time of containers in the years 2010 and 2011</p>	<p>During the Current year, the average dwell time income per TEU is approximately ₹250/- At the present tariff of USD 5.50, it works out to almost one day storage charges.</p>																								
(iii)	<p>(a). The CITPL has assumed that 5% of the total estimated traffic for the years 2012 to 2014 would avail rail siding facility in the computation of estimated rail handling income for the said years. The CITPL to furnish the basis for the percentage arrived at by it with reference to the actual traffic that availed rail handling facility in the years 2010 and 2011. The CITPL also to review the share of containers availing the rail siding facility in</p>	<p>The rail siding facility has just commenced. Trend is based on past experience at the terminal.</p>																								

	the light of the commencement of private rail operations inside its terminal																	
	(b). The basis for considering a rate of ₹1400/- per TEU in the estimation of income from rail handling services for the year 2011 to furnished The CITPL to give reference to the tariff item in the existing approved Scale of Rates of CITPL in this regard	<p>The CITPL furnished the charges presently collected by it for rail operations. The details furnished by CITPL is tabulated below</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>Container upto 20'</th><th>Container above 20' & upto 40'</th><th>Container above 40'</th></tr><tr><td>As per tariff item No 3 12 13 (iii) - Lift on / lift off in Container Yard</td><td>₹ 707.85</td><td>₹ 1061.78</td><td>₹ 1415.70</td></tr><tr><td>As per tariff item No 3 12 13 (v) Additional movement transporting of containers to any other Rail Head or Container Terminal within ChPT premises</td><td>₹ 965.25</td><td>₹ 1447.88</td><td>₹ 1930.50</td></tr><tr><td>Total</td><td>₹ 1673.10</td><td>₹ 2509.66</td><td>₹ 3346.20</td></tr></table>	Particulars	Container upto 20'	Container above 20' & upto 40'	Container above 40'	As per tariff item No 3 12 13 (iii) - Lift on / lift off in Container Yard	₹ 707.85	₹ 1061.78	₹ 1415.70	As per tariff item No 3 12 13 (v) Additional movement transporting of containers to any other Rail Head or Container Terminal within ChPT premises	₹ 965.25	₹ 1447.88	₹ 1930.50	Total	₹ 1673.10	₹ 2509.66	₹ 3346.20
Particulars	Container upto 20'	Container above 20' & upto 40'	Container above 40'															
As per tariff item No 3 12 13 (iii) - Lift on / lift off in Container Yard	₹ 707.85	₹ 1061.78	₹ 1415.70															
As per tariff item No 3 12 13 (v) Additional movement transporting of containers to any other Rail Head or Container Terminal within ChPT premises	₹ 965.25	₹ 1447.88	₹ 1930.50															
Total	₹ 1673.10	₹ 2509.66	₹ 3346.20															
	(c) The CITPL has considered a rate of ₹2500/- per TEU from 2012 onwards for the purpose of income estimation from rail siding facility for the years 2012 to 2014. The CITPL to give reference to the tariff item in the existing approved Scale of Rates of CITPL in this regard	CITPL has not furnished any response																
(iv)	The CITPL has considered a rate of US\$ 58 3125 per TEU for foreign container and ₹1590 per TEU for coastal container in the computation of estimated income from Hatch cover opening services. These rates are seen to be higher than the rates for hatch cover operation prescribed at Schedule 3.7 of the existing approved Scale of Rates. The CITPL to clarify the position	CITPL has not furnished any response																
(v)	The CITPL has neither reported actual income for the years 2010 and 2011 nor estimated any income for the years 2012 to 2014 from miscellaneous charges, charges for supply of fresh water and charges for clearance of garbage prescribed at Schedules 3.12.13, 3.13 and 3.14 of the existing Scale of Rates. The CITPL to confirm that it has not earned any income from these services during the years 2010 and 2011 and also do not anticipate any income for the years 2012 to 2014	CITPL has not earned any income from supply of fresh water and clearance of garbage.																
(4)	Operating Cost																	
(i).	With regard to the escalation factor to be applied for estimation																	

	of operating costs, CITPL to note that as already communicated vide letter No TAMP/27/ 2005-Misc. dated 11 July 2011, an escalation factor of 6% per annum will be considered for the expenditure projections in the cost statement	
(ii).	<p><u>Operating and Direct Labour</u></p> <p>(a). The CITPL has increased the number of operating direct labour from the actual of 67 and 86 for the years 2010 and 2011 respectively to 166, 245 and 267 for the years 2012 to 2014 respectively. The increase in the manpower requirement considered by CITPL does not commensurate with the increase in the estimated traffic for the corresponding years. In view of this and for the position brought out at query No.B (iv) above, the CITPL to review the manpower requirement for the years 2012 to 2014.</p> <p>(b). The average annual salary per employee reported for the year 2011 at ₹2.46 lakhs is increased to ₹2.73 lakhs for the year 2012, which shows an escalation of 11%. CITPL to justify the higher escalation factor considered for the year 2012.</p>	<p>It is already explained that the new additional equipment are being acquired as a business strategy to attract container traffic and the equipment get fully utilized during the tariff period itself. The manpower requirement projected is based on justifiable requirement of manpower based on additional equipment proposed to be acquired. It may not be justifiable to compare it with past as the manpower provided in past was not commensurate with requirement because of losses sustained by the CITPL. The Procurement of 4 new QC and 8 RTG's, require additional manpower to operate the equipment. The proposed manpower is commensurate with additional equipment purchased. CITPL feels the requirement of manpower in 2012 to 2014 is justifiably considered.</p> <p>In earlier years many required personnel like yard planners, ship planners, operation executives and supervisors were not recruited as volumes were low and terminal was incurring losses. Though still not in full complement, these categories of personnel are proposed to be recruited with increasing volume. These are higher wage earners than direct labour, average salary per employee has gone up. As provided for by TAMP, the wages rate escalated by 6% on account of inflation. In the year 2012, apart from direct labour, due to higher volumes CITPL has to recruit Yard planner, ship planners, operation executives and supervisors. Since the salary for these employees is higher, due to this employee mix has resulted the escalation is 11% in year 2012.</p>
(iii).	<p><u>Maintenance Labour</u></p> <p>(a). The CITPL has increased the number of maintenance labour from the actual of 25 and 28 for the years 2010 and 2011 respectively to 33 and 34 for the years 2012 and 2013 respectively. The CITPL to justify the increase in manpower requirement for the years 2012 and 2013.</p> <p>(b). The estimated average annual employee cost considered by CITPL for the year 2012 at ₹2.16 lakhs is lower than the actual / estimated average</p>	<p>The Procurements of additional Quay Cranes and RTGs envisage the requirement of maintenance of the equipment; this has resulted in additional maintenance labour.</p> <p>The salary escalation is considered at 6%, the negative escalation factor in 2012 in the average employee cost is due to requirement of more entry level maintenance labour at lower salary.</p>

	<p>employee cost reported for the year 2011 at ₹2.25 lakhs. Further, for the years 2013 and 2014, the CITPL has considered an escalation factor of 7% and 6% respectively over the estimates of corresponding previous years. The CITPL to furnish the reasons for considering a negative escalation factor for the year 2012 and also to revise the estimate for the year 2013 applying the prescribed escalation factor of 6%.</p>	
(iv)	<p><u>Equipment running cost</u> (a) <u>Power Cost</u> (i) The CITPL has considered power consumption of 8 KWH per TEU in the estimation of power cost for the years 2012 to 2014 as against the consumption of 6 KWH per TEU (actual) and 6.50 KWH per TEU (actual / estimate) reported for the years 2010 and 2011 respectively. The CITPL to justify the increase in the estimated power requirement for the years 2012 to 2014.</p>	<p>CITPL has stated that it has submitted the revised cost statement, as stated in the reply to the point No B (v), above.</p> <p>(In the revised cost statement, the CITPL has considered a power consumption of 10.99 KWH per TEU for the year 2011 (upto Oct'11) and has considered the same unit power consumption for the future years 2012 to 2014 also.)</p>
	<p>(ii) The CITPL has reported a unit power cost of ₹10.75 per KWH for 2011, reportedly based on actual expenses upto August 2011 and applied an escalation factor of 6% p.a. on this unit cost in arriving at the estimated unit cost for the years 2012 to 2014 on compounding basis. CITPL to furnish documentary evidence to reflect the actual unit cost of electricity applicable for the months of Aug'11 to Oct'11.</p>	<p>CITPL has stated that it has furnished the revised cost statement as stated in the reply above to the point no B (v) above and furnished the copies of the electricity bills for the month of August to October 2011.</p> <p>(In the revised cost statement, CITPL has considered the actual unit power cost of ₹ 8.72 for the year 2011 (upto Oct'11) and has adopted the same with 6% annual escalation for the years 2012 to 2014. It has furnished the copies of electricity bills of May 2010 and May 2011.)</p>
	<p>(b) <u>Fuel Cost</u> The CITPL has considered a fuel consumption of 4 litres per TEU in the estimation of fuel cost for the years 2012 to 2014 as against the consumption of 3.45 litres per TEU (actual) and 3.65 litres per TEU (actual / estimate) reported for the years 2010 and 2011 respectively. The CITPL to justify the estimated fuel consumption for the years 2012 to 2014 with reference to the actual for the years 2010 and 2011.</p>	<p>With the passage of time, the consumption is expected to increase, past trend also shows increasing trend. The consumption is projected at the level of norm approved by TAMP for fixing upfront tariff.</p> <p>(Based on the actual total fuel expenses upto October 2011 of ₹454 lakhs and unit rate of ₹45 per litre furnished by CITPL in the revised cost statement (Form 3-B) the actual fuel consumption works out to 2.52 litres per TEU as against 3.65 litres mentioned by CITPL.)</p>

<p>(c) Repairs & Maintenance Cost.</p> <p>(i). The CITPL has estimated the repairs and maintenance expenses for the years 2012 to 2014 at 1.5% of the gross block for mechanical and electrical assets and 0.5% of the gross block for civil assets, the value of which is reported at ₹1740 lakhs, ₹1789 lakhs and ₹1841 lakhs respectively for the said three years. These estimates are seen to be significantly higher than the actual repairs and maintenance expenses reported for the years 2010 and 2011 (upto August 2011), which is at ₹207 lakhs and ₹282 lakhs respectively. Therefore, CITPL to justify its estimates for the years 2012 to 2014 with reference to actuals for the previous years 2010 and 2011.</p>	<p>As could be seen from the past trend, as against ₹207 lakhs in 2010 the annualised expenditure on repairs and maintenance in 2011 is ₹423 lakhs (₹282 lakhs for 8 months). The increasing trend of repairs is because of ageing of equipment. The warranty/guarantee period running in past also reduced the purchase of spares. For these reasons, the provision of expenses for repairs and maintenance @ 1.5% of gross block for mechanical and electrical assets and 0.5% for civil works are considered reasonable.</p> <p>(In the revised cost statement, the CITPL has considered the actual repairs & maintenance expenses for the year 2011, upto Oct'11, as ₹211 lakhs, revising it downwards from the earlier reported figure of ₹282 lakhs for the 8 months upto Aug'11. As per the revised cost statement, the annualized expenditure works out to ₹253 lakhs and not ₹423 lakhs as stated by CITPL).</p>
<p>(ii). CITPL to also note that the actual repairs & maintenance expenses reported in the cost statement for the year 2010 is subject to reconciliation with the repairs & maintenance expenses reported in the audited annual accounts for the year 2010.</p>	
<p>(v). Equipment Hire Charges</p> <p>The equipment hire charges considered by CITPL comprises of hire of Reach stackers, Prime Movers, Forklift Trucks, Workshop tools, EQ Trolley, Air Compressors and UHF. The CITPL to furnish / clarify the following:</p>	
<p>(a). The CITPL has considered a rate of ₹90 per TEU in respect of Prime Movers and applied escalation factor of 4%, 6% and 6% respectively on a compounding basis for the years 2012 to 2014 on this rate. As per the documentary evidence furnished by CITPL during the last revision of tariff, rates of ₹90 per TEU upto 27,000 TEUs in a month and ₹80 per TEU beyond 27,000 TEUs, with a provision for adjustment of rate for variation in diesel price, is payable by CITPL. Further, the validity of the contract was one year from June 2010 with a provision for</p>	<p>CITPL has extended the contract for two more years with revised slab structure and considering the rising fuel cost. The CITPL has furnished the copy of the documentary proof, dated 16 September 2011 which indicates a (revised) rate of ₹92.62 per TEU upto 30,000 TEUs in a month and ₹82.62 per TEU from 30,001 TEUs and upwards.</p>

	extension for one more year The CITPL to inform whether the contract has been extended for one more year and the slab rates per TEU payable at present with the current diesel price. A copy of the documentary proof for the rate considered in the estimation of hire charges may be furnished																																																							
	(b) The CITPL has considered estimated hire charges in respect of other equipment as a lump sum. CITPL to furnish the documentary evidence in support of the lump sum rates considered by it for each of the equipment in the estimation of equipment hire charges for the years 2012 to 2014	<p>The CITPL has furnished the breakup of hire charges. The details furnished by CITPL vide its letter dated 14 December 2011 are summarised below</p> <table><tr><th>Sl No</th><th>Particulars</th><th>2011</th><th>2012</th><th>2013</th><th>2014</th></tr><tr><td>1</td><td>Reach Stackers - 6 Nos</td><td>301</td><td>315</td><td>334</td><td>354</td></tr><tr><td>2</td><td>Prime Mover (TT)</td><td>—</td><td>556</td><td>789</td><td>1143</td></tr><tr><td>3</td><td>Forklift - 3 Nos</td><td>30</td><td>31</td><td>33</td><td>35</td></tr><tr><td>4</td><td>Workshop Tools</td><td>55</td><td>57</td><td>61</td><td>64</td></tr><tr><td>5</td><td>EO Trolley</td><td>20</td><td>41</td><td>43</td><td>46</td></tr><tr><td>6</td><td>Air Compressor</td><td>9</td><td>9</td><td>9</td><td>10</td></tr><tr><td>7</td><td>UHF</td><td>15</td><td>32</td><td>34</td><td>36</td></tr><tr><td></td><td>Total</td><td>430</td><td>1043</td><td>1313</td><td>1608</td></tr></table> <p>(The CITPL has not furnished documentary evidence in respect of hiring of equipment mentioned at Sl Nos 3 to 7 in the above table)</p>	Sl No	Particulars	2011	2012	2013	2014	1	Reach Stackers - 6 Nos	301	315	334	354	2	Prime Mover (TT)	—	556	789	1143	3	Forklift - 3 Nos	30	31	33	35	4	Workshop Tools	55	57	61	64	5	EO Trolley	20	41	43	46	6	Air Compressor	9	9	9	10	7	UHF	15	32	34	36		Total	430	1043	1313	1608
Sl No	Particulars	2011	2012	2013	2014																																																			
1	Reach Stackers - 6 Nos	301	315	334	354																																																			
2	Prime Mover (TT)	—	556	789	1143																																																			
3	Forklift - 3 Nos	30	31	33	35																																																			
4	Workshop Tools	55	57	61	64																																																			
5	EO Trolley	20	41	43	46																																																			
6	Air Compressor	9	9	9	10																																																			
7	UHF	15	32	34	36																																																			
	Total	430	1043	1313	1608																																																			
	(c). The equipment hire charges estimated by CITPL for the years 2012 to 2014, inter-alia, includes hire charges towards workshop tools at ₹57 lakhs, ₹61 lakhs and ₹64 lakhs respectively. The estimated additions to the gross block considered by CITPL for the years 2011 and 2012 includes ₹250 lakhs and ₹900 lakhs respectively, towards workshop and incidental equipment. In this context, CITPL to justify the need for hiring of workshop tools for the years 2012 to 2014	<p>The CITPL has stated that the hire charges being projected are for other tools required for maintenance</p>																																																						
(vi)	<u>Lease rentals</u> (a) CITPL to confirm that the estimation of lease rentals for the years 2012 to 2014 is as per the terms of Licence Agreement (b). As stated earlier in Sl No B (ix) (a) to (c), there appears to be some discrepancy in the area reported in the cost statement for calculation of lease charges. The CITPL to furnish detailed workings for the estimated lease rental indicating the area leased and the rate per square metres considered, for each category of land, viz. developed, undevelop-	<p>Yes We confirm that the estimates are as per the measurement agreed upon with Chennai Port Trust</p> <p>The detailed computation of the lease rent with the basis of the calculation is furnished in the Financial module submitted</p>																																																						

	ed and reclaimed land for all the years under consideration																					
(vii)	<p>Insurance</p> <p>The CITPL has estimated the insurance premium for the years 2012 to 2014 at 0.5% of the gross block for mechanical and electrical assets and 0.1% of the gross block for civil assets at the beginning of the year, the value of which is reported at ₹204 lakhs, ₹206 lakhs and ₹270 lakhs respectively for the said three years. These estimates are seen to be significantly higher than the actual insurance premium of ₹57 lakhs and ₹41 lakhs reported for the years 2010 and 2011 (upto August 2011) respectively. Therefore, CITPL to justify its estimates for the years 2012 to 2014 with reference to actuals for the previous years 2010 and 2011. A copy of the Agreement entered into with insurance company(ies) to be furnished</p>	<p>Because of losses being incurred in business some of the normal insurance covers were compromised. The projections are based on the present market realities, proper risk evaluation of operation and are assessed at 0.1% for Civil works and 0.5% for equipment which is much lower than 1% provided under norm fixed by TAMP for upfront tariff</p> <p>A suitable tailor made insurance cover for the terminal in compliance with the Terms of LA is estimated to cost in line with projections. The actual cost is derived on those lines and when policy coverage is taken</p> <p>The CITPL has furnished copies of the insurance policies taken by it, which is valid for the period from 22 April 2011 to 21 April 2012. As per the copies of insurance policies furnished by it, the CITPL has paid a total insurance premium of ₹ 48,61,966/- for the above period. (It has reported the actual insurance cost for the year 2011, upto October 2011, as ₹50 lakhs in the cost statement)</p>																				
(viii)	<p>Other expenses</p> <p>(a) CITPL to list out the items considered under the head 'other expenses'.</p> <p>(b) Each item of the estimated other expenses for the years 2012 to 2014 to be justified with cost details and workings and also with reference to the actuals for the years 2010 and 2011</p>	<p>The following items are considered under "Other Expenses"</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lashing/ Unlashing Expenses 2. Transport Expenses for Shift staff 3. Reefer cleaning charges <p>The CITPL has furnished the following details</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Particulars</th><th>2012</th><th>2013</th><th>2014</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Lashing/ Unlashing</td><td>93</td><td>126</td><td>210</td></tr> <tr> <td>Transport Expenses for Shift staff</td><td>60</td><td>64</td><td>68</td></tr> <tr> <td>Reefer cleaning</td><td>4</td><td>5</td><td>7</td></tr> <tr> <td>Total</td><td>157</td><td>195</td><td>285</td></tr> </tbody> </table> <p>(In the revised cost statement, the CITPL has estimated the other expenses for the years 2012 to 2014 at ₹713 lakhs, ₹865 lakhs and ₹ 1095 lakhs respectively)</p>	Particulars	2012	2013	2014	Lashing/ Unlashing	93	126	210	Transport Expenses for Shift staff	60	64	68	Reefer cleaning	4	5	7	Total	157	195	285
Particulars	2012	2013	2014																			
Lashing/ Unlashing	93	126	210																			
Transport Expenses for Shift staff	60	64	68																			
Reefer cleaning	4	5	7																			
Total	157	195	285																			
(ix)	<p>Overheads</p> <p>(a) CITPL to list out the items of expenditure considered under the management and administration overheads and furnish detailed workings under this head for all the years under consideration</p> <p>(b) The actual management and administration overheads reported for the years 2010 and 2011 (upto August 2011) are ₹256 lakhs and ₹165 lakhs (for 8 months). As against this, the CITPL has estimated management and administration overheads for the whole year</p>	<p>The salaries of the management and administration staff are considered in the cost. The CITPL has furnished the workings in the revised proposal</p> <p>As already explained the manning levels and overheads were kept below requirement in past because of huge losses and low volume which is no more possible and feasible now. The CITPL has furnished the details of general overheads estimated by it in the revised proposal</p>																				

	2011 at ₹367 lakhs, which is 43% more than the actuals of 2010. Further, the estimated management and administrative overheads for the year 2012 is considered at 44% more than the estimated figure for the previous year 2011. CITPL to justify the estimates, with reference to actuals for the years 2010 and 2011.							
	(c) The CITPL has considered general office expenses and bank guarantee commission under 'General Overheads'. The actual general overheads for the year 2010 reported in the cost statement at ₹910 lakhs is at a higher level due to higher legal and professional charges as stated by CITPL. For the next year 2011, the CITPL has estimated the general overheads at ₹555 lakhs reportedly based on actuals for the first 8 months upto August 2011. The estimated general overheads for the years 2012 to 2014 is considered at around 48%, 10% and 10% more than the estimated figure for the respective previous years. Therefore, CITPL to justify the estimates, with reference to updated actuals to be furnished for the year 2011.	The increase of 48% in 2012 is on account of additional manpower to be employed because of additional equipment. The general escalation of 6% only has been factored. CITPL has furnished the details in the revised proposal.						
(x).	Depreciation CITPL to furnish detailed workings for the estimated depreciation for all the years under consideration bearing in mind clause 2.7.1 of the revised tariff guidelines. The rates of depreciation adopted for each group of assets as reported in the audited financials, also to be furnished giving reference to the Companies Act or provisions of concession agreement as the case may be.	<p>The CITPL stated that the details are provided in the revised Form 4A.</p> <p>The CITPL furnished the rates of depreciation followed by it as per Companies Act, which is as follows</p> <table><tr><td>Buildings</td><td>3.64 %</td></tr><tr><td>Plant & Machinery</td><td>4.75% – 10.34%</td></tr><tr><td>Computers</td><td>16.21%</td></tr></table>	Buildings	3.64 %	Plant & Machinery	4.75% – 10.34%	Computers	16.21%
Buildings	3.64 %							
Plant & Machinery	4.75% – 10.34%							
Computers	16.21%							
(5)	Capital employed							
A	Fixed Assets (a) The CITPL has stated that it proposes to commission 4 RMQCs and 8 RTGs in the year 2012 in addition to the existing container handling equipment and work orders in this regard have already been placed. It has							

	estimated a capex of ₹247.68 crores in the year 2012 on this account. CITPL to clarify the following points in this regard	---																
	(i). The CITPL has considered a basic rate of US\$ 6,495,000 per RMQC and US\$ 1,340,000 per RTG in the estimation of cost of cranes. CITPL to furnish copies of the work orders and purchase agreements in support of these basic costs	<p>CITPL has furnished the copies of work orders for 4 nos RMQC, 8 nos RTGs and Spreaders placed by it on suppliers. The details of work order copies furnished by CITPL are summarized below</p> <table><tr><th>Sl No</th><th>Particulars</th><th>Amount</th><th>Remarks</th></tr><tr><td>1</td><td>Letter of Acceptance No CITPL/ENG/QC/01 dt 3 May 2011 for 4 Nos QCs without spreaders Unit cost US\$ 6,340,000</td><td>US\$ 25,360,000</td><td>Scheduled time of commissioning the 4 QCs - within 52 weeks from the date of LOA signed by both parties</td></tr><tr><td>2</td><td>Letter of Acceptance No CITPL/ENG/RTG/01 dt 3 May 2011 for 8 Nos. RTGs without spreaders Unit cost US\$ 1,185,000</td><td>US\$ 9,480,000</td><td>Scheduled time of commissioning the 8 RTGs - within 52 weeks from the date of LOA signed by both parties.</td></tr><tr><td>3</td><td>Purchase Order No CITPL/ENG/2011/19 dated 4 May 2011 for purchase of RAM spreaders for QCs and RTGs</td><td>SG\$ 1,844,000</td><td>Delivery within 18 to 20 weeks from the date of PO directly to the Crane suppliers</td></tr></table> <p>Subsequently, the CITPL vide its email dated 28 December 2011 furnished documentary proof in support of advance payment and part payment made by it to the tune of ₹ 2183.44 lakhs to the suppliers of the cranes.</p>	Sl No	Particulars	Amount	Remarks	1	Letter of Acceptance No CITPL/ENG/QC/01 dt 3 May 2011 for 4 Nos QCs without spreaders Unit cost US\$ 6,340,000	US\$ 25,360,000	Scheduled time of commissioning the 4 QCs - within 52 weeks from the date of LOA signed by both parties	2	Letter of Acceptance No CITPL/ENG/RTG/01 dt 3 May 2011 for 8 Nos. RTGs without spreaders Unit cost US\$ 1,185,000	US\$ 9,480,000	Scheduled time of commissioning the 8 RTGs - within 52 weeks from the date of LOA signed by both parties.	3	Purchase Order No CITPL/ENG/2011/19 dated 4 May 2011 for purchase of RAM spreaders for QCs and RTGs	SG\$ 1,844,000	Delivery within 18 to 20 weeks from the date of PO directly to the Crane suppliers
Sl No	Particulars	Amount	Remarks															
1	Letter of Acceptance No CITPL/ENG/QC/01 dt 3 May 2011 for 4 Nos QCs without spreaders Unit cost US\$ 6,340,000	US\$ 25,360,000	Scheduled time of commissioning the 4 QCs - within 52 weeks from the date of LOA signed by both parties															
2	Letter of Acceptance No CITPL/ENG/RTG/01 dt 3 May 2011 for 8 Nos. RTGs without spreaders Unit cost US\$ 1,185,000	US\$ 9,480,000	Scheduled time of commissioning the 8 RTGs - within 52 weeks from the date of LOA signed by both parties.															
3	Purchase Order No CITPL/ENG/2011/19 dated 4 May 2011 for purchase of RAM spreaders for QCs and RTGs	SG\$ 1,844,000	Delivery within 18 to 20 weeks from the date of PO directly to the Crane suppliers															
	(ii). It is seen from the workings furnished by CITPL for estimation of capital cost, it has considered 10 Nos. of RTGs as against 8 Nos. proposed by it. The CITPL to clarify the position and revise the estimate accordingly	The CITPL has corrected the figures in its revised proposal dated 5 December 2011.																
	(iii). The CITPL has included the value of Bank Guarantee to be furnished to the Customs towards customs duty concession under EPCG scheme in the capital cost of the RMQCs and RTGs. The Bank guarantee given to Customs is in the nature of security to fulfil the export obligations commitment. It is not the actual cost to be incurred by the CITPL for the import of the said equipment. The relevant cost in this regard may be BG commission payable to Banks, which is already captured in the general overheads.— In view of	Under EPCG Scheme, the importer is permitted to import capital goods at concessional rate. For the concessions granted in custom duty to the importer, bank guarantee is to be provided by him. If the importer fulfills the export obligations under the scheme, the BG is returned to him. The situation is akin to the importer paying the normal custom duty and getting refund of custom duty paid after obligation is met. As far as CITPL is concerned, it has incurred full custom duty – partly in cash and partly in the form of BG. Hence, it is requested that till such time that the export obligation is fulfilled, the BG amount should be considered part of capex.																

	the above, the CITPL to exclude the value of Bank guarantee in the capital cost of cranes																																																	
	<p>(iv) The CITPL has estimated the requirement of additional container handling equipment based on certain assumptions, viz 1 RMQC per 200000 TEU of throughput and 3 RTGs per RMQC. Going by the assumptions of CITPL and based on the estimated traffic considered by CITPL for the years 2012 to 2014, the requirement of additional container handling equipment is worked out and tabulated below</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>2012</th><th>2013</th><th>2014</th></tr><tr><td>Traffic TEUs</td><td>585000</td><td>789750</td><td>1006183</td></tr><tr><td>No. of RMQCs required (at 20000 TEUs / RMQC)</td><td>3</td><td>4</td><td>6</td></tr><tr><td>Existing RMQCs</td><td>3</td><td>3</td><td>3</td></tr><tr><td>Additional requirement</td><td>-</td><td>1</td><td>3</td></tr><tr><td>Proposed by CITPL</td><td>4</td><td>4</td><td>4</td></tr><tr><td>Excess</td><td>4</td><td>3</td><td>1</td></tr><tr><td>No. of RTGs required (3 per RMQC)</td><td>9</td><td>12</td><td>18</td></tr><tr><td>Existing RTGs (as per LA)</td><td>10</td><td>19</td><td>19</td></tr><tr><td>Additional requirement</td><td>-</td><td>2</td><td>6</td></tr><tr><td>Proposed by CITPL</td><td>8</td><td>8</td><td>8</td></tr><tr><td>Excess</td><td>8</td><td>8</td><td>-</td></tr></table> <p>As can be seen from the above, the additional container handling equipment estimated to be provided is either over and above the requirement or estimated to be procured much ahead of its requirement. In view of the above, the CITPL to review the quantum of additional equipment and the phasing of its commissioning, in order to ease the burden to the users on account of the additional capital cost.</p>	Particulars	2012	2013	2014	Traffic TEUs	585000	789750	1006183	No. of RMQCs required (at 20000 TEUs / RMQC)	3	4	6	Existing RMQCs	3	3	3	Additional requirement	-	1	3	Proposed by CITPL	4	4	4	Excess	4	3	1	No. of RTGs required (3 per RMQC)	9	12	18	Existing RTGs (as per LA)	10	19	19	Additional requirement	-	2	6	Proposed by CITPL	8	8	8	Excess	8	8	-	<p>The benchmark GCR of 20 moves per hour, the box ratio of 1:33, gives a total capacity of 1.14 million TEUs capacity with 7 no. RMQCs. The capacity requirement of 1.07 million in 2014 needs a total of 7 RMQCs. In the years 2012 and 2013, all the cranes may not be required for evacuating/loading the container traffic estimated to come but is essential for bringing the estimated traffic to the terminal by promising and achieving faster turnaround of vessels. It is already explained in reply to other queries on the capacity creation that with the existing and soon coming up terminals having equipment to achieve quick turnaround of vessels, CITPL not equipping itself for the challenge will be losing the battle before the fight. Hence it is submitted that there is no excess equipment. The additional equipment is the strategy tools for achieving the projected traffic.</p>
Particulars	2012	2013	2014																																															
Traffic TEUs	585000	789750	1006183																																															
No. of RMQCs required (at 20000 TEUs / RMQC)	3	4	6																																															
Existing RMQCs	3	3	3																																															
Additional requirement	-	1	3																																															
Proposed by CITPL	4	4	4																																															
Excess	4	3	1																																															
No. of RTGs required (3 per RMQC)	9	12	18																																															
Existing RTGs (as per LA)	10	19	19																																															
Additional requirement	-	2	6																																															
Proposed by CITPL	8	8	8																																															
Excess	8	8	-																																															
	<p>(v). The capital expenditure of ₹247.68 crores considered by CITPL in the year 2012 includes ₹4.50 crores each towards workshop and other ancillary equipment. The CITPL to furnish the documentary proof in support of its estimates along with the details of works envisaged on this account, current status and estimated time of commissioning.</p>	<p>CITPL needs additional workshop and stores for maintenance of the new equipment being ordered. CITPL proposes to construct workshop and stores in Q2 2012.</p> <p>(The CITPL has not furnished documentary proof in support of its estimates)</p>																																																
	<p>(b). The CITPL has considered an additional investment of ₹30.00 crores in the year 2013.</p>	<p>CITPL has furnished a copy of the rough cost estimate dated 30 November 2011 obtained by it from a private firm. The details of the rough cost estimate is given</p>																																																

	towards development of additional yard, rail linkages, etc CITPL to furnish the documentary proof in support of its estimates along with the details of works envisaged on this account, current status and estimated time of commissioning	below	Sl. No.	Description of work	Amount (₹ in lakhs)
			1	Investigation, design & approval	55 50
			2	Site clearance work	148 00
			3	Earth work	166 50
			4	Pavement works	2183 00
			5	Utilities	851 00
			6	Miscellaneous	296 00
				Total	3700 00
	(c) CITPL to note that completed and commissioned assets alone will be counted for capital employed and work-in-progress should be excluded CITPL to furnish a confirmation in this regard				
B. Working Capital:					
(i).	The CITPL to review the estimated value of sundry debtors considered by it for the years 2012 to 2014 in line with the points made at Sl. No.B (xviii) (a) & (b).	The CITPL has made the necessary correction in the Format B (In the revised cost statements, the CITPL has excluded the advance payment of revenue share from the sundry debtors. It has, however, retained the value of BG given for being customs custodian of containers in the sundry debtors)			
(ii).	The CITPL to furnish the basis for considering 25% of the repairs and maintenance expenses as the value of consumption of stores, in the estimation of inventory component of working capital for the years 2012 to 2014.	The CITPL has stated that it is based on the thumb rule commonly followed			
(iii).	(a). The CITPL has stated that it has assessed the current liabilities as 15 days credit for goods and services purchased. CITPL to justify its assessment with reference to actual current liabilities for the years 2010 and 2011.	In the year 2009 and 2010, it had current liabilities of ₹2685 lakh and ₹2903 lakh which included ₹2648 lakh and ₹2765 lakh of creditors for capital goods. These are excluded to determine the levels of Current liabilities. Against the current liabilities of ₹37 lakh in 2009 and ₹138 lakh in 2010, the projections considered for years 2012 to 2014 are reasonable			
	(b). It is seen from the workings furnished by CITPL, it has not considered the estimated expenses in respect of operating & direct labour, maintenance labour, equipment hire charges and management and administration overheads in the estimation of current liabilities at 15 days credit for the years 2012 to 2014	These normally get cleared on the last day of the month when they become due.			
(D). Scale of Rates					
(i).	The CITPL has formulated its proposed Scale of Rates considering an increase of 15% over the existing tariff at CITPL CITPL to list out the benefit of productivity improvements accruing to users justifying this	With addition of handling equipment, CITPL will serve the users with better and faster vessel turnaround User will spend less time in ports			

	hike	
(ii)	The CITPL has proposed numerous changes in the definitions conditions, headings as well as notes prescribed under different sub-sections of the existing SoR, including shifting of notes from one place to another. It has also proposed a number of new tariff items CITPL to provide the comparative position of the existing Scale of Rates and proposed Scale of Rates, in a tabular format, giving the reasons for each modification in a separate column	The CITPL has furnished comparative position of existing definitions and notes under Section 3 of the existing Scale of Rates with the proposed definitions and notes with reason for proposed modification
(iii)	The CITPL has proposed changes in the title paragraph under 'Definitions and Conditions' by inserting the words 'from time to time' and by replacing the words 'at its Container Terminal' with CITPL. The need therefor to be clarified	The changes have been made for the sake of more clarity and being precise
(iv)	(a). The existing definitions of the terms "Over Dimensional Container", "Reefer" and "Transshipment Container" have been proposed to be modified. The need therefor to be clarified	In the term "Over Dimensional Container", the words "including boxes having corner casting problem" has been omitted since damaged includes such damages Transshipment container has been comprehensively defined to cover all transshipment containers Definition for "Reefer" may be retained as per the old scale of rates
	(b) The CITPL has proposed a definition for the terms "Bonded Trucking", "ICD Container" and "Per shift". The need therefor to be clarified	These terms have not been covered in the existing scale of rates and have been included for greater clarity for operations
(v)	(a) The reasons for proposed deletion of existing clause 2.2 under 'General conditions', which governs levy of charges for hazardous cargo containers / over dimensional containers to be clarified	The point on the existing clause 2.2 under 'General conditions', which governs levy of charges for hazardous cargo containers / over dimensional containers has been covered in the proposed scale of rates at clause 2 (iii) (e)
	(b). The CITPL has proposed modifications in the existing clauses 2.3, 2.5 and 2.9 of the general conditions. The need therefor, to be clarified	The clauses 2.3, 2.5 and 2.9 have been included in the proposed scale of rates as 2(v), 2 (x) and 2 (vii) respectively (CITPL has not clarified the need for modification in the above clauses)
(vi)	CITPL to furnish the need for proposing a separate Section under the heading 'Application' containing two new provisions	The two new sections have been added to clarify the scope and applicability of import and export rates and transshipment container rates
(vii)	The CITPL has proposed new rates for additional movement of container from Terminal to Rail Yard or vice versa, at Section 4.3.4 of the proposed SoR. The rate proposed for a 20' container	CITPL has proposed comprehensive new rates for additional movement of container from Terminal to Rail Yard or vice versa, at Section 4.3.4 to cover the following i Lift on/Lift off move at Container yard ii Transportation from Container yard to Rail yard

	(loaded and empty) is ₹2875/- CITPL to furnish the basis for arriving at the rate of ₹ 2875/- with cost details along with additional revenue likely to be generated on this account during the years 2012 to 2014 with workings.	iii Lift on / Lift off move onto Rail
(viii).	(a). The CITPL has included the tariff for 'Shut out containers' under the existing heading 'Charges for Shifting Containers within Vessel (Restows)'. In the existing SoR, it is prescribed as a separate section at Section 3.10. The reasons for shifting the said provision to be clarified.	The section has been clubbed with shifting of containers within vessels (Restows) for ease of use and clarity (Section 4.7 in the New SoR).
	(b). The CITPL has proposed an increase of 30% in the rate of 'Shut out container' applicable for 20' foreign container as against the general increase of 15% proposed by it.	This is a typographical error in our submission and corrected in the revised scale of rates submitted in its letter dated 5 December 2011.
(ix).	The CITPL has proposed to rename the existing section 3.12.13 'miscellaneous charges' as 'Additional Charges' in the proposed SoR (Section 4.9 of the proposed SoR). Further, it has proposed to include the following new tariff items under this heading:	
	(a). Transportation of containers to any other Rail Head or Container Terminal within ChPT premises.	This is required to cover movement of containers from neighboring terminal (which does not have rail head) or other terminals etc in ChPT premises to CITPL for rail operations
	(b). Plugging / unplugging of containers	Additional services required by users
	(c). Receipt of cargo beyond cut-off time	Duplication now deleted in the revised SOR
	(d). Direct loading	Now deleted in the revised SOR
	(e). Handling of Shoe Bin	
	(f). Container cleaning charges	
	(g). Weighment of trailers with / without cargo	This is required in case there is requirement by Customs officials
	(h). Sub-items under 'Customs Inspection charges' pertaining to 'stuffing and destuffing of containers' and 'seal cutting'.	The Sub items have been deleted and the item restored as per earlier SOR as to On Wheel Customs inspection (per container)

	<p>CITPL to clarify the following points in this regard</p> <p>(i) The new tariff item at Sl. No. (a) above appears to be a duplication of new tariff item at Section 4.3.4 of the proposed SoR</p>	<p>The duplication is regretted and is to be removed. This is corrected in the revised scale of rates submitted.</p>
	<p>(ii). CITPL to justify the proposed new tariff items with cost details and furnish the additional income proposed to be generated on account of each of proposed tariff items, for each of the years 2012 to 2014, with workings</p>	
	<p>(iii). Apart from proposed modification of existing clauses under 'Miscellaneous charges', the CITPL has also proposed a number of new notes under the renamed Section 'Additional charges', which appear to be based on the new tariff items proposed by it. However it appears that some of the notes, viz. Issuance of documents, Change of container status, Change of shipment status, etc. are not linked to any tariff item. The CITPL to clarify the need for proposing modification in the existing clauses as well as the reason for introducing each new clause.</p>	<p>We agree with the observation and the definitions. Issuance of documents, Change of container status, Change of shipment status are removed from the revised Scale of Rates.</p>
	<p>(iv). CITPL to clarify the relevance of proposing a new note '17. Delay in submission of the relevant documents' under Section 4.9 – Additional charges of the proposed SoR</p>	<p>This is deleted in the revised SOR</p>
(x).	<p>(a). The existing note under Storage charges relating to over dimensional container stipulate that storage charges shall be based on the actual number of ground slots the respective container occupies. The CITPL has proposed to modify this provision to the effect that such containers shall attract thrice the normal storage charges. The proposed modification to be justified.</p>	<p>This is to ensure there is clarity to users and no ambiguity in the charges. For such containers no stacking is possible hence we propose to charge thrice the normal charges.</p>
	<p>(b) The CITPL has proposed to delete the existing note at 3.12.8 which governs applicability of free time and storage rates prescribed in case of ICD containers only for movement of containers to / from ICDs going</p>	<p>These clauses have inadvertently missed out and now added in the revised scale of rates submitted.</p>

	by rail only. The CITPL has also proposed to delete the existing Note at 3 12 9 which governs the admissibility of free period in respect of normal import containers subsequently changing the mode to either LCL or ICD containers. Likewise, it has proposed to delete the existing note at 3 12 12 which governs reservation of ground slots for export containers. The reasons for proposed deletions to be furnished.	
	(c) The CITPL has proposed to introduce a new note relating to storage charges applicable for 'auctioned containers'. CITPL to clarify the need therefor.	This is to bring clarity for auctioned containers on the applicable rates after destuffing is completed
(xi)	The charges for removal of garbage prescribed in the existing SoR specify the unit of levy as $\frac{1}{2}$ cubic metre and the rate is ₹257.40 per unit of levy. The CITPL has proposed to modify the unit of levy as 'per truck trip' and proposed a rate of ₹5,500/- in the proposed SoR. The need for change in the unit of levy may be furnished. The proposed rate to be justified with cost details. The additional income proposed to be generated on account of the proposed tariff item to be quantified and furnished with workings for each of the years 2012 to 2014.	CITPL proposes to change the unit of levy since it is difficult to measure the garbage physically and full truck needs to be arranged each time the garbage is to be removed. The additional income generated is estimated to be negligible amount for the year 2012 to 2014.
(xii)	In respect of charges for supply of fresh water, the CITPL has proposed an increase of 20% and 35% over the existing rates of US\$ 7.47 per 1000 litres and ₹313.74 per 1000 litres applicable for foreign vessel and coastal vessel respectively. The increase proposed at a higher level than the general increase of 15% proposed by CITPL needs to be justified with cost details. The additional income proposed to be generated on this account also to be quantified and furnished with workings for each of the years 2012 to 2014.	The increase proposed is 15% and the error is rectified in the revised submission of scale of rates.
(xiii)	The CITPL has proposed a new tariff Section-II (Other Services) which comprises of charges for 'Entry Pass', 'Photography' and 'Web Access/others'. The need	The section on Entry pass is deleted in the revised submission of scale of rates. Photography is included to allow charging for film shoots. The income from such is estimated to be very

for each of the proposed rates to be justified with cost details along with additional income proposed to be generated on this account in each of the years 2012 to 2014	negligible
--	------------

5.2 While furnishing its response to the queries, the CITPL has also modified its proposal. The main points / additional submissions made by the CITPL in its modified proposal are summarised below

- (i) The revised cost statements have been prepared in the prescribed formats with actuals for the years 2009 & 2010 (Actuals), estimates for 2011 with actuals upto October 2011 and projections from 2012 to 2014. Based on the revised cost statements, the operations for the years 2009 to 2014 (without taking into account Revenue share payable to the Port), would result in deficit as summarized below

Particulars	2009 A	2010 A	2011 E	2012 P	2013 P	2014 P
Container Traffic	20,100	304,752	450,000	585,000	789,750	1,068,183
Income	451	7,751	13,843	15,375	20,783	27,170
Operative Exps	497	2,873	4,038	7,125	8,752	10,584
Depreciation	713	2,922	2,620	5,350	5,006	5,301
Overheads	225	1,257	919	1,525	1,644	1,769
Capital Employed	58,663	56,061	53,713	72,613	70,607	65,441
ROCE @ 16%	2,589	8,973	38,594	12,833	12,468	11,615
Surplus/Deficit	-3572	-8,274	-2523	-10,441	-6318	-938
Surplus/Deficit as % to income	-7.92	-1.07	0.19	0.68	0.3	0.03

A - Actuals E - Estimates, P - Projections

- (ii) On the basis of the present tariff, CITPL faces a deficit of ₹144.73 Crores up to December 2011. During next 3 years, it will incur a deficit of ₹176.97 Crores. In order to meet the shortfall of ₹176.97 crores, the tariff should be increased by ₹725.01 per TEU, i.e. almost 25% of existing cost. CITPL has however requested for across the board increase of only 15% in the tariff. CITPL has sought a lower increase in tariff to ensure that the rates are not unduly high in view of the competition from the neighbouring terminals.
- (iii) CITPL proposes to procure 4 new Quay Cranes and 8 RTGS. The equipment is expected to be commissioned by May 2012. The terminals coming up in near vicinity and those existing presently have or are planning to have the following equipment

Sl. No.	Terminals	QCs	RTGCs
1	Chennai Container Terminal Ltd	8	24
2	L&T, Kattupalli (1st phase by Jan 2012)	6	18
3	Knshnapatnam (1st phase by Dec 2011)	6	16
4	Ennore (Start off)	10	33

- (iv) As against the above, CITPL presently with 3 QCs and 10 RTGCs is in a highly disadvantageous position to compete. CITPL has a distinct advantage in long quay length of 852 m which can safely accommodate 3 vessels at a time but does not have the cranes to efficiently load/unload containers. If three cranes only are allowed to continue then discharge of one vessel of 700 containers will need almost 35 hours to unload a vessel if three vessels arrive. But normally when the terminal has only three QCs, more than one vessel at a time normally does not call and precious investment in berth remains unutilised. Hence to attract vessels to the port, under present situation of competition, it is essential to have additional equipment as proposed.

- (v) The capacity of berth after all 7 cranes are commissioned will be 1.14 million TEUs per annum at the CGR of 20 moves per hour, the benchmark for crane performance presently existing and proposed for the tariff cycle under consideration. The terminal has projected container traffic of 1.06 million TEUs in 2014. The cranes will be fully utilised in 2014 and will be used for quicker discharge of containers initially. The faster turnover at the terminal will be the strategy for marketing the terminal. The CITPL has further stated that other terminal at the same port (CCTPL) has done volumes of 11,40,638 TEUs in the year 2010 deploying 8 QC's and 24 RTGS.
- (vi) The CITPL has modified the box ratio from 0.99 to 1.33 in the revised cost statements. It has also modified the number of moves per hour from 25 proposed earlier to 20 in the revised proposal. The annual capacity of the terminal is thus revised by CITPL from 1,062,369 TEUs to 1,141,778 TEUs.
- (vii) The CITPL has modified the estimated traffic for the year 2011 from 4,50,000 TEUs proposed earlier to 4,70,000 TEUs in the revised proposal, based on the actual traffic handled upto October 2011. It has maintained the projected traffic for the years 2012 to 2014, as estimated by it in its original proposal of 14 October 2011.
- (viii) The CITPL has modified the estimated operating income, operating expenses, depreciation, overheads and capital employed for the years 2012 to 2014 in its modified proposal of 5 December 2011. The CITPL has further modified the estimated operating cost and estimated capital employed in the revised cost statements furnished by it under cover of its letter dated 14 December 2011.
- (ix) Some of the modifications proposed in the conditionalities governing the application of Scale of Rates are withdrawn.

5.3. The financial / cost position for the years 2012, 2013 and 2014 at the existing level of tariff as reflected in the modified consolidated income and cost statement furnished by CITPL is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Estimates		
		2012	2013	2014
1.	Traffic (in TEUs)	585000	789750	1066163
2.	Operating income	15375	20763	27170
3.	Operating Expenses	7322	8835	10567
4.	Depreciation	5350	5306	5301
5.	Overheads	1525	1644	1769
6.	ROCE	11618	11297	10471
7.	Net surplus / (deficit) after return	(10441)	(6318)	(938)
8.	Net surplus / (deficit) as a percentage of operating income	(-)68%	(-)30%	(-)3%
9.	Average for three years	(-)28%		

6. The ChPT was also requested vide our letter dated 21 November 2011 to furnish the information / clarification on certain issues. The ChPT responded vide its letter dated 5 December 2011. The information sought and the response of ChPT are juxtaposed below:

Sl. No.	Information / clarification sought by TAMP	Response of ChPT																
(i).	Actual traffic of CITPL during the calendar year 2010 and the actual traffic of CITPL	<p>The ChPT furnished the traffic details as Annexure. The details furnished by ChPT are given below</p> <table><tr><th>Year</th><th>Import Loaded</th><th>Export Loaded</th><th>Import Empty</th><th>Export Empty</th><th>Trans shipment</th><th>Shifting</th><th>Total</th></tr><tr><td>2010</td><td>145206</td><td>8211</td><td>9825</td><td>46356</td><td>7109</td><td>730</td><td>304752</td></tr></table>	Year	Import Loaded	Export Loaded	Import Empty	Export Empty	Trans shipment	Shifting	Total	2010	145206	8211	9825	46356	7109	730	304752
Year	Import Loaded	Export Loaded	Import Empty	Export Empty	Trans shipment	Shifting	Total											
2010	145206	8211	9825	46356	7109	730	304752											

	from January 2011 to October 2011 with container mix pattern	<table border="1"> <tr> <th>year</th><th>Import Loaded</th><th>Export Loaded</th><th>Import Empty</th><th>Export Empty</th><th>Trans shipment</th><th>Shifting</th><th>Total</th></tr> <tr> <td>2011 (Jan to Oct)</td><td>183775</td><td>141198</td><td>985</td><td>57378</td><td>4000</td><td>430</td><td>399904</td></tr> </table>	year	Import Loaded	Export Loaded	Import Empty	Export Empty	Trans shipment	Shifting	Total	2011 (Jan to Oct)	183775	141198	985	57378	4000	430	399904
year	Import Loaded	Export Loaded	Import Empty	Export Empty	Trans shipment	Shifting	Total											
2011 (Jan to Oct)	183775	141198	985	57378	4000	430	399904											
(ii)	Traffic forecast of CITPL terminal for the years 2011 to 2014 as per the port's business plan / annual plan / five year plan.	The projected container traffic in RE 2011-12 is 408623 TEUs and in BE 2012-13 is 429054 TEUs																
(iii)	ChPT's comments on the quay capacity calculation furnished by CITPL, with the proposed addition of 4 RMQCs and 8 RTGs. The Port's comments on the box ratio of 0.99 considered by CITPL in the capacity calculation.	<p>With the available equipment of 3 RMQCs & 10 RTGs, M/s CITPL have handled the following traffic throughput</p> <p>Sep 2009 to Dec 2009 - 20100 TEUs Jan 2010 to Dec 2010 - 304752 TEUs Jan 2011 to Oct 2011 - 399904 TEUs</p> <p>During the Joint hearing held on 29.11.2011, M/s CITPL have projected a throughput, with the addition of 4 RMQCs and 8 RTGs for the next three years as follows</p> <p>2012 - 585000 TEUs 2013 - 789750 TEUs 2014 - 1066163 TEUs</p> <p>As regards the box ratio of 0.99 is concerned, ChPT has no specific remarks to offer since M/s CITPL, the Terminal Operators have projected the box ratio based on their practical experience</p>																
(iv)	As per the LA, the ChPT was to reclaim an area of 78,000 sq m. and hand it over to the CITPL. During the last revision of tariff at CITPL, it was reported by ChPT that the reclaimed area would be handed over to CITPL in April 2010. ChPT to inform the actual date of handing over of the reclaimed area to CITPL.	<p>Article 6, Clause 6.4 of License Agreement states that, "The Licensor will endeavour to handover the Reclaimed area prior to the date of commercial operation. In the event the Licensor fails to handover the Reclaimed area within a period of 30 months from the date of Award of the License it shall at its cost and charges make available an alternate land of similar area as the Reclaimed area and as close as is reasonably possible to the Licensed premises within a period of 30 months from the date of Award of the License. Failure of the Licensor to handover the reclaimed area or an alternate area in lieu of Reclaimed area will not be treated as a Licensor Event of Default".</p> <p>The work of reclaiming an area of about 78000 sq m of land is partly completed. The balance reclamation work is proposed to be completed by utilizing the sand from recently awarded work of dredging the Dr. Ambedkar Dock Basin by the end of February 2012.</p>																
(v)	ChPT to confirm that the estimation of lease rentals made by CITPL for the years 2011 to 2014 are in line with the provisions of the Licence Agreement.	<p>The estimation of lease rentals payable to ChPT as made by CITPL for the years 2011 to 2014 is as follows</p> <p>2011 - ₹887 lakhs 2012 - ₹1095 lakhs 2013 - ₹1117 lakhs 2014 - ₹1139 lakhs</p> <p>However, as per the License Agreement the Lease rent payable by M/s CITPL to ChPT for the years 2011 to 2014 for the land already allotted is as follows</p> <p>2011 - ₹858 lakhs 2012 - ₹901 lakhs 2013 - ₹945 lakhs 2014 - ₹993 lakhs</p>																

(vi)	ChPT to furnish its specific comments on the additions to the Gross Block of assets estimated to the tune of ₹247.68 Crores during the year 2012 towards purchase of additional container handling equipment and ₹30 crores during the year 2013 towards development of container yard	M/s CITPL have invested a sum of Rs 565.77 Crores upto 28.02.11 which is in order as per the conditions of the License Agreement. In case they are increasing efficiency parameter and also use cranes for all the 3 vessels simultaneously by additional investments and increase in the Land capacity, it is beneficial to the port for improving efficiency parameters of the Port as a whole.
(vii)	The audited annual accounts for the year 2010 shows an amount of ₹61,68,966/- towards addition to the initial upfront premium of ₹10 crores. ChPT to confirm whether this amount represents additional upfront premium received by ChPT and if so, the details thereof to be furnished	M/s CITPL have paid the initial upfront premium of ₹10.00 Crores on 17.11.2006 only and no further payment has been received from the firm towards upfront premium.

7.1 A joint hearing in this case was held on 29 November 2011 at Chennai. The CITPL made a presentation of its proposal. At the joint hearing, CITPL, ChPT and users have made their submissions.

7.2 At the joint hearing, the CITPL was advised to explore the possibility of reducing the gap between the estimated traffic and assessed capacity of the terminal after the proposed capital additions. CITPL was also advised to explore the possibility of introducing a performance based tariff structure with an assured level of productivity and send a detailed note in this regard. The decisions taken at the joint hearing and response of CITPL culled out from its response to our queries seeking additional information / clarification is summarised below.

Sl. No.	Decision taken at the joint hearing	Response of CITPL
(i).	CITPL to explore the possibility of reducing the gap between estimated traffic and assessed capacity of the terminal after the proposed capital additions	The capacity of berth after all 7 cranes are commissioned will be 1.14 million TEUs per annum at the CGR of 20 moves per hour, the benchmark for crane performance presently existing and proposed for the tariff cycle under consideration. The terminal has projected container traffic of 1.06 million TEUs in 2014. The cranes will be fully utilised in the year 2014 and will be used for quicker discharge of containers initially.
(ii).	CITPL to explore the possibility of introducing a performance based tariff structure with an assured level of productivity and send a detailed note in this regard.	The CITPL has not furnished any response.

8. A comparative position of the estimated traffic and financial / cost position at the existing level of tariff furnished by the CITPL in its original proposal dated 14 October 2011, modified proposal dated 5 December 2011 and revised cost statements vide letter dated 14 December 2011 is tabulated below

SI No	Particulars	Original proposal dated 14 October 2011			Modified proposal dated 5 December 2011			Revised cost statements dated 14 December 2011		
		2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014
1	Traffic (in TEUs)	585000	789750	1066163	585000	789750	1066163	585000	789750	1066163
2	Operating income	17,723	23,840	32,319	15,375	20,763	27,170	15,375	20,763	27,170
3	Operating cost	6,859	8,309	9,913	7,322	8,835	10,567	7,322	8,879	10,731
4	Depreciation	5,494	5,449	5,445	5,350	5,308	5,301	5,350	5,306	5,301
5	Overheads	1,405	1,517	1,635	1,525	1,644	1,769	1,525	1,644	1,769
6	Capital Employed	80,340	78,187	72,864	72,613	70,607	65,441	71,782	69,779	64,623
7	ROCE	12.954	12.510	11.659	11.619	11.297	10.471	11.485	11.165	10.340
8	Net surplus / (deficit) after return (2 - 3 - 4 - 5 - 7)	(8,889)	(3,845)	3,668	(10,440)	(6,319)	(938)	(10,308)	(6,230)	(971)
7.	Net surplus / (deficit) as a percentage of operating income	()50%	()18%	11%	()68%	()30%	()3%	()67%	(-)30%	(-)4%
8	Aggregate Net deficit for the tariff cycle	(9,068)			(17,697)			(17,509)		
9	Average percentage of Net deficit for the tariff cycle	12%			-27.95%			-27.65%		

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges

- (i). The existing Scale of Rates (SOR) of CITPL was approved in November 2010 with validity till 31 December 2011. The modified proposal of CITPL dated 5 December 2011 along with the revised cost statements furnished by CITPL under cover of its letter dated 14 December 2011 and the additional information / clarifications offered during the processing of this case is considered in this analysis.
- (ii). The existing tariff was fixed in November 2010 relying on the estimated financial / cost position for the years 2010 and 2011. Incidentally, CITPL follows calendar year for financial reporting and it has adopted the same basis for tariff revision exercise also. Clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005 mandates a review of the actual physical and financial performance of the Major Ports and Private Terminals thereat at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. Therefore, the actual physical and financial performance of the Terminal during the years 2010 and 2011 are analysed in the following paragraphs.
- (iii). The statement furnished by the CITPL for the year 2010 reconciling the financial / cost position as furnished in the cost statement with the position as per the audited accounts contained deficiencies. Therefore, necessary modifications are made in the cost statement to reflect the audited position. The modifications made in the cost statement are discussed in the subsequent paragraphs.

As far as the year 2011 is concerned, the CITPL has furnished the actual financial position for the period from Jan'11 to Oct'11, duly certified by a Chartered Accountant. The CITPL has furnished the financial / cost position for the corresponding period from Jan'11 to Oct'11 in the cost statement. The position furnished in the cost statement vis-à-vis the certified financial position do not match with each other. Though the position furnished in the cost statement is

claimed to be reconciled with the certified accounts, a reconciliation statement in this regard is not furnished by the CITPL. Therefore, necessary modifications are made in the cost statement for the period upto October 2011, to reflect the certified financial position for the corresponding period. The modifications made in the cost statement for the period upto October 2011 are also discussed in the subsequent paragraphs.

The financial / cost position furnished by the CITPL in the cost statement for whole of the year 2011 is found to be not in tandem with the actuals for the first 10 months upto Oct'11 for the following reasons

- (i). The CITPL has reported actual traffic for the first 10 months of the year 2011 at 399,906 TEUs, which on an average works out to 39,990 TEUs per month, whereas the CITPL has estimated traffic for the remaining two months at 35,000 TEUs per month. Accordingly, the operating income for the whole of the year 2011 is under estimated.
- (ii). The per TEU actual fuel cost for the first 10 months works out to ₹113.50. The CITPL has, however, considered a per TEU fuel cost of ₹163.40 for whole of the year 2011. There appears to be some error in the estimation of fuel cost.
- (iii). The CITPL has estimated repairs & maintenance expenses at ₹328 lakhs for whole of the year 2011 as against the actuals of ₹211 lakhs for the first 10 months. It has considered a 55% escalation in this item of expenditure for the remaining two months of the year. The reason for such a huge hike remains unexplained.
- (iv). The CITPL has estimated equipment hire charges at ₹834 lakhs for whole of the year 2011 as against the actuals of ₹596 lakhs for the first 10 months. It has considered a 40% hike in this item of expenditure for remaining two months. The 40% hike appears to be due to consideration of equipment like Forklift, Trolley, Air compressor, tools and rental for UHF in the estimate for the whole year which does not form part of the actual equipment hire charges incurred for the first 10 months. The CITPL has not furnished documentary evidence for hiring the additional equipment in the last two months of the year 2011.
- (v). The other direct expenses comprise lashing/unlashing, providing transport to shift staff and reefer cleaning / monitoring charges. The CITPL has estimated other direct expenses at ₹351 lakhs for whole of the year 2011 as against the actuals of ₹250 lakhs for the first 10 months, which shows an increase of 40% for the two months period. The reason for such an increase remains unexplained.
- (vi). The CITPL has estimated general overheads at ₹555 lakhs for whole of the year 2011 as against the actuals of ₹328 lakhs for the first 10 months, which shows an increase of 69% for the two months. The CITPL has not justified the hike of 69% in the general overheads for the remaining two months period.

In short, the CITPL has not updated its estimates for the year 2011 based on the actuals for the first 10 months of the year 2011, inspite of an advice given to the CITPL vide our letter dated 21 November 2011. Therefore, the cost statement for the year 2011 is revised on a proportionate basis based on the actuals for the first 10 months. The cost statement so revised is considered for comparison with the estimates relied upon during last tariff fixation in November 2010. The physical and financial performance of the CITPL for the years 2010 and 2011 are discussed in the following paragraphs.

- (iv) (a) The actual traffic handled by CITPL during the year 2010 and the actual / estimated traffic for the year 2011 are seen to be 304,752 TEUs and 479,887 TEUs respectively as against the estimates of 337,500 TEUs and 450,000 TEUs respectively. The variation in the physical performance is found to be (-)0.36%.
- (b) The operating income for the years 2010 and 2011 considered by CITPL is inclusive of rebates and discounts allowed by the operator to the extent of ₹268.00 lakhs and ₹947.24 lakhs respectively. With regard to the operating income for the year 2011, it is seen that the CITPL has overstated the income to the extent of ₹18.49 lakhs in the cost statement as compared to the certified accounts. Therefore, the amount of ₹18.49 lakhs is excluded from the operating income for the year 2011. The variation in total operating income for the years 2010 and 2011 compared to the estimates works out to (-)10.22%.
- (c) The variation in the actual operating expenses for the years 2010 and 2011 as compared to the estimates works out to around (-)21.85%. Incidentally, CITPL has excluded the Revenue share paid by it to ChPT during the years 2010 and 2011 in the cost statement, which is in line with last Tariff Order.
- (d) The CITPL has overstated depreciation to the tune of ₹56 lakhs in the cost statement for the year 2010 compared to the audited accounts, which is excluded. The CITPL has shown the depreciation for the year 2011 at ₹2920.26 lakhs in the cost statement. Despite a query, it has not furnished workings for the computation of depreciation. The depreciation for the year 2011 is calculated applying the depreciation rates furnished by the CITPL in the audited annual accounts for the year 2010 for the respective assets and considering the additions to the gross block reported in the certified accounts for the year 2011 (upto October 2011). The depreciation for the year 2011 works out to ₹2865.53 lakhs. The aggregate variation in depreciation for the years 2010 and 2011 compared to actuals vis-à-vis estimates works out to (-)14.32%.
- (e) The general overheads considered by CITPL for the year 2010, *inter-alia* include legal and professional charges of ₹335.24 lakhs & bank charges of ₹284.92 lakhs respectively.
- The bank charges of ₹284.92 lakhs includes expenses amounting to ₹205.52 lakhs towards commission, processing fee and documentation charges for raising loan. Since the expenses relating to sourcing of finance is not an admissible item of cost in the 'Return on Capital Employed' approach adopted by this Authority as per the Government policy guidelines, the above said expenses amounting to ₹205.52 lakhs is excluded from the general overheads considered by the CITPL.
- Incidentally, the CITPL has understated overheads to the tune of ₹46.68 lakhs for the year 2010 and overstated overheads to the tune of ₹1.17 lakhs for the year 2011, when compared to the audited and certified accounts respectively, which appears to be an error. The error is rectified. The actual general overheads for the year 2010, subject to the above adjustments, work out to ₹786.16 lakhs. The actual / estimated general overheads for the year 2011 is at a lower level of ₹392.20 lakhs as compared to the actuals for the year 2010 mainly due to the reason that the operator has incurred substantial expenditure towards legal and professional charges in the year 2010.
- (f) In the last tariff Order of November 2010, the upfront fee of ₹10 crores and the leasehold premium of ₹6.17 crores were amortized over the

project period of 30 years @ ₹53 90 lakhs per annum. The CITPL has considered an amount of ₹55 62 lakhs and ₹57 00 lakhs for the years 2010 and 2011 respectively towards amortization of upfront fee and leasehold premium.

It is seen from the annual accounts for the year 2010 that the increase in the annual amortization amount is on account of the addition of ₹61 69 lakhs to the upfront fee of ₹10 crores considered by CITPL. When sought to clarify the nature of this payment, the CITPL has not responded. The ChPT has stated that it has not received any additional payment from CITPL towards upfront fee. The certified accounts for the period upto October 2011 for the year 2011 shows that the above item of addition has been shifted from the 'upfront fee' to the 'leasehold improvements'. Apart from shifting the above item, it has also considered a further addition of ₹35 71 lakhs to the leasehold improvement in the year 2011, aggregating to ₹97.40 lakhs, as seen from the certified copy of the financial position of the CITPL upto October 2011. Relying on the audited accounts for the year 2010 and the certified financial position for the year 2011 (upto October 2011), the additional capital expenditure to the tune ₹61 69 lakhs and ₹35.70 lakhs for the years 2010 and 2011 respectively are considered and amortized over the remaining licence period. Accordingly, the annual amortization amount works out to ₹55 61 lakhs and ₹57 58 lakhs for the years 2010 and 2011 respectively.

The variation in actual overheads for the years 2010 and 2011 compared to the estimates for the corresponding years is seen to be 12.73%.

- (g) The actual miscellaneous income to the tune of ₹5 03 lakhs realized from sale of scrap and not considered by CITPL in the cost statement is considered under Finance & Miscellaneous income.

The certified financial position for the period upto October 2011 shows realization of ₹7 98 lakhs towards exchange fluctuation gain and other income. The CITPL has not considered this income in the cost statement. Since the reason for exclusion of this income not being explained, the same is considered under 'Finance & Miscellaneous income' for the year 2011.

- (h) The closing net block of fixed assets reported by the CITPL in the cost statement for the years 2010 and 2011 do not match with the figures reported in the audited / certified accounts for the relevant years. At our request, the CITPL has furnished a statement reconciling the gross block and net block figures considered in the cost statement for the year 2010 with the gross block and net block figures reported in the audited annual accounts. It is seen from the reconciliation statement that the CITPL has included an amount of ₹28 76 crores in the opening and closing gross block as well as opening and closing net block of assets for the year 2010 towards Bank Guarantee for duty saved amount under EPCG scheme. Inclusion of ₹28 76 crores in the gross / net block of fixed assets over and above the position reported in the audited accounts remain unexplained. The net block as per the audited accounts for the year 2010 is considered for the purpose of computation of capital employed.

Incidentally, the CITPL has proposed additions to the gross block to the extent of ₹347.43 lakhs in the year 2011 which have not materialized upto October 2011, as seen from the certified accounts. The details are tabulated below:

Sl. No.	Particulars	₹ in lakhs	Status indicated by CITPL
1	Laying concrete road near CITPL terminal entrance	47.43	As per the copy of the work order furnished by CITPL, the work is likely to be completed before 6 January 2012
2	Additional Rafter structure	125.00	Quotes received by CITPL are under evaluation. The work is estimated to be completed by April 2012
3	Construction of new workshop for additional equipment	125.00	Quotes invited from vendors. Estimated completion by August 2012
4	IT infrastructure (New ERP solutions)	50.00	Work expected to be completed by December 2012
	TOTAL	347.43	

Since none of the above said work is expected to be completed in the remaining two months of the year 2011, these items are not considered in the year 2011 and its consideration in the subsequent years is discussed in the later part of this analysis.

- (i) Clause 2.9.9 of the tariff guidelines of March 2005 prescribes norms for admissibility of working capital. The details of working capital considered are as follows:

- (i) As per the norms, two months' estate income and two months' terminal charges payable by Indian Railways are the limit for allowable sundry debtors. This Authority has passed an Order on 30 September 2008 which, inter-alia, permits the outflow on certain items arising from contractual obligations of LA to be taken as a part of sundry debtors.

The CITPL has considered Bank Guarantee for being customs custodian for containers and land lease charges under sundry debtors. The element of Bank Guarantee for being customs custodian for containers is not permitted in the tariff guidelines of March 2005. As far as the land lease charges are concerned, as per the provisions of LA, one year lease rent is payable by the CITPL to the ChPT in advance. Considering this position, six months' lease rent based on the annual lease rent actually paid by the CITPL for the relevant years, is considered under 'sundry debtors' for the years 2010 and 2011. The sundry debtors estimated by the CITPL for the future years 2012 to 2014 is moderated at six months' annual land lease charges based on the estimated annual land lease charges considered for the respective years.

- (ii) The limit on inventory for capital spares prescribed in the tariff guidelines is one year's average consumption and the limit on other items of inventory is six months' average consumption of stores excluding fuel, as stipulated in the tariff guidelines of March 2005.

The CITPL has not considered any amount towards capital spares for the year 2010. It has considered an amount of ₹110.00 lakhs

for the year 2011. The certified accounts for the year 2011 do not reflect the consumption of capital spares in the year 2011. That being so, the value of capital spares is not considered.

The value of inventory considered by CITPL for the year 2010 is seen to be as per norms. As far as the years 2011 to 2014 are concerned, the CITPL has considered 25% of the repairs and maintenance expenditure as the value of consumption of inventory for whole year and six months' consumption is considered as the value of inventory by CITPL. The approach adopted by the CITPL in the calculation of inventory maintained but the value of actual / estimated inventory considered by CITPL for the year 2011 is moderated based on the moderated repairs and maintenance expenses considered for the year 2011.

- (iii) The limit on cash balance prescribed in the tariff guidelines is one month's cash expenses. The actual / estimated cash balance considered by the CITPL for the years 2010 and 2011 is moderated based on one month's moderated operating expenses and overheads excluding depreciation as considered.
- (iv) The audited annual accounts for the year 2010 reports current liabilities to the tune of ₹ 2903 lakhs. However, the CITPL has considered the current liabilities at ₹138 lakhs in the computation of working capital. To the query in this regard, the CITPL has clarified that a sum of ₹2765 lakhs relates to its liability to the suppliers of capital equipment and hence excluded for the purpose of computation of working capital. Capital works in progress are not recognized as part of Capital Employed, and, therefore, the payment due to the suppliers of capital equipment may not form part of current liabilities for the purpose of computation of working capital.

As far as the year 2011 is concerned, the CITPL has calculated the value of current liabilities at 15 days' credit for goods and services purchased. It has not considered the actual / estimated expenses in respect of operating direct labour, maintenance labour, equipment hire charges and management & administration overheads for this purpose on the ground that these expenses normally get cleared on the last day of the month when they become due. Since the above items of expenses are considered in the estimation of cash balance under current assets, it is not appropriate to exclude them for the purpose of estimation of current liabilities. That being so, the above said expenses are also considered at 15 days' credit, following the approach adopted by the CITPL for calculation of current liabilities. The current liabilities estimated by CITPL for the year 2011 is modified taking into account the moderated operating expenses considered for the said year.

Considering the moderated current assets and current liabilities, the working capital for the years 2010 and 2011 works out to ₹654.60 lakhs and ₹701.98 lakhs respectively.

- (i) The unamortized portion of upfront fee and leasehold premium form part of the capital employed on which return is allowed. Subject to above modifications, the capital Employed for the years 2010 and 2011 works out to ₹52748.59 lakhs and ₹49927.82 lakhs respectively as against the estimated capital employed of ₹52416.50 lakhs and ₹50320.74 lakhs for

the corresponding years. The variation between the actual and estimated capital employed is seen to be (-)0.06%

- (k) Considering the annual capacity of the terminal at 597870 TEUs for the years 2010 and 2011 as considered in the tariff Order of November 2010 and the actual traffic handled during the relevant years, the actual capacity utilization works out to 51% and 80% respectively for the said two years. Since the investment made by the CITPL in the facilities is as per the LA, the operator is eligible for full ROCE, as per the guidelines and as recorded in the last tariff Order of November 2010. Accordingly, return on capital employed for the said two years is allowed at the maximum rate of 16% applicable for the respective years.
- (l) Subject to the above adjustments, the financial / cost position after return for the years 2010 and 2011 shows a deficit position. The net deficit after permissible return for the years 2010 and 2011 are at ₹7493.68 lakhs and ₹1153.28 lakhs respectively, aggregating to ₹8646.96 lakhs.
- (m) The variations in the actual performance of CITPL compared to the estimates, in respect of key parameters, are furnished in the table given below

Particulars	(₹ in lakhs)		
	Aggregate of 2010 and 2011		
	Estimates	Actuals	Variance
Traffic (in TEUs)	787500	784639	(-)0.36%
Operating Income	24,163.50	21,635.06	(-)10.22%
Operating Expenses (including depreciation and overheads)	16,463.62	13,926.81	(-)15.41%
Capital Employed (average)	51,368.62	51,335.25	(-)0.06%
Rate of Return on Capital Employed	7.49%	7.58%	(+)1.12%

Clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005 while prescribing performance variation of + or - 20% for adjustment of past surplus, stipulates review of both physical and financial performance. In this case, the variation in both the physical performance as well as the key parameters of financial performance like operating income, operating expenses and capital employed, Rate of Return on capital employed are found to be less than 20%. Therefore, the question of adjustment of past deficit in future tariff does not arise.

Since the deficit position for the year 2011 is partially based on estimates the actual position for the year 2011 shall be subject to review during the next tariff revision exercise. If variation is found between the estimate and actual position for the year 2011, the net deficit position for the years 2010 and 2011 considered above shall be reviewed and shall be dealt as per clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005.

- (vi) As per clause 3.1.8 of the tariff guidelines of 2005, the normal tariff validity cycle is for a period of three years and hence the analysis in respect of CITPL is done for a three years period from 2012 to 2014.

The actual / estimated traffic handled by CITPL is 479,887 TEUs in the year 2011. The traffic estimated by CITPL for the years 2012 to 2014 is 585,000 TEUs, 789,750 TEUs and 1,066,163 TEUs respectively with the proposed addition of 4 RMQCs and 8 RTGs during the year 2012. The annual growth projected in the traffic is around 22% in the year 2012 and 35% each during the years 2013 and 2014 over the estimated traffic of the respective previous year. The CITPL has stated that the projected traffic growth is based on traffic study carried out by it.

with the assistance of consultants, economic activities in the feeder area and the terminals coming in vicinity

The estimated traffic for each of the years 2012 to 2014 is more than the Minimum Guaranteed Throughput (MGT) prescribed in the LA at 500,000 TEUs per annum. Further, the traffic estimated by the CITPL for the year 2012 is more than the projected traffic of 429,054 TEUs reportedly considered by the ChPT in its Budget Estimates 2012-13 in respect of CITPL. The ChPT and the users have not made any adverse remarks on the traffic estimates of CITPL. Therefore, the traffic estimates as furnished by CITPL for the years 2012 to 2014 are relied upon for the purpose of this analysis.

The CITPL has adopted a container mix ratio of 94.09% for foreign containers, 3.78% for coastal containers, 1.77% for transshipment containers and 0.36% for others which includes hazardous and oversize containers in the estimated traffic for the years 2012 to 2014 reportedly based on the actual mix ratio of various types of containers handled during the year 2011 (upto October 2011). However, the actual container mix ratio in the actual traffic handled by CITPL from January 2011 to October 2011, as furnished by the CITPL, is seen to be at 95.11% for foreign containers, 3.24% for coastal containers, 1.38% for transshipment containers and 0.28% for other types of containers, which shows that the CITPL has not updated the position. Therefore, ratio of various types of containers in the estimated traffic for the years 2012 to 2014 is updated based on the actual container mix ratio obtained for the period upto October 2011.

Though the estimated traffic compares favourably with MGT levels, there is considerable capacity available during the years 2012 and 2013 in view of the proposed addition of container handling equipment. Therefore, if any undue advantage is found to have accrued to the CITPL due to wrong estimation of traffic, the additional surplus so earned will be adjusted as per the tariff guidelines of March 2005 in the next tariff cycle.

- (vii) (a) The operating income estimated by CITPL in the cost statement for the years 2012 to 2014 is ₹15375 lakhs, ₹20763 lakhs and ₹27170 lakhs respectively. The operating income estimated by CITPL for the years 2012 to 2014 for the estimated volumes is not found to be in tandem with the actual operating income for the actual traffic handled during the year 2011. While the average actual per TEU realisation for the year 2011 works out to around ₹2906/-, the average per TEU realisation considered by CITPL for the years 2012 to 2014 is around ₹2,628/- for the years 2012 and 2013 and around ₹2,548/- for the year 2014. Considering the position that the actual container mix ratio of 2011 is adopted for the years 2012 to 2014 by the CITPL, the operating income estimated by the CITPL for the years 2012 to 2014 is seen to be understated.
- (b) The workings furnished by CITPL for estimation of income at the existing level of tariff for the estimated traffic for the years 2012 to 2014 shows that it has considered consolidated unit rates for each category of container like foreign, coastal, transshipment and loaded, empty, reefer containers under each category. When sought to furnish the break-up for the consolidated rates in terms of item-wise rates prescribed in the approved Scale of Rates (SoR), the CITPL has furnished such break-up for one type of container, viz. normal foreign 20' loaded container only. It has not furnished such break-up for other types of containers. Therefore and considering that the operating income estimated by CITPL for the years 2012 to 2014 is seen to be understated, the consolidated unit rates for each type of containers is calculated taking into account the item wise rates prescribed in the approved SoR. The estimated container handling income furnished by CITPL for the years 2012 to 2014 is revised taking

into account the consolidated unit rates worked out and estimated traffic for the relevant years

- (c) The other operating income considered by CITPL comprises of storage charges, reefer charges, rail terminal handling charges and hatch cover handling charges. The CITPL has estimated the storage income for the years 2012 to 2014 considering that the entire volume of estimated traffic would stay for one day, on an average, beyond the prescribed free period. The approach adopted by the CITPL is reportedly based on the actual storage income realised by it during the year 2010. The approach adopted by the CITPL in the estimation of storage income is considered in this analysis.

The CITPL has considered the estimated reefer volume for the years 2012 to 2014 for estimation of reefer charges which is found to be in order. However, the reefer charges estimated by CITPL for the years 2012 to 2014 is updated taking into account the modified container mix ratio.

The CITPL has considered 5% of the total estimated traffic for rail terminal handling for estimation of income from rail terminal services, reportedly based on past experience at its Terminal. The approach adopted by the CITPL is relied upon in this analysis. It has considered a unit rate of ₹1400/- per TEU in the estimation of rail terminal income. When sought to furnish the provision in the approved SoR for this tariff item, the CITPL has stated that the charges presently collected by it for rail terminal operations is ₹1673.10 per TEU (i.e. ₹707.85 for lift on/lift off at container yard and ₹965.25 for transportation from Rail yard to Terminal or vice versa). Accordingly, the estimated rail handling income for the years 2012 to 2014 are modified taking into account the rates prescribed in the existing SoR and traffic estimate as furnished by CITPL.

The CITPL has considered a unit rate of US\$ 56.3125 and ₹1622/- per hatch cover operation for foreign vessels and coastal vessels respectively. The rate prescribed in the existing approved SoR of CITPL for one operation of hatch cover handling (both opening and closing) via landing on quay is US\$ 45.05 for foreign vessels and ₹1135.26 for coastal vessels. The reason for considering a higher rate in the estimation of income by CITPL remains unexplained, despite a query posed to CITPL in this regard. Therefore, the income from hatch cover handling estimated by the CITPL for the years 2012 to 2014 is moderated applying the rates prescribed in the SoR.

- (d) The CITPL has considered an exchange rate of ₹47.80 per US\$ in respect of container handling income and ₹48.00 per US\$ in respect of other operating income such as storage charges, reefer charges etc. in the computation of estimated income from dollar denominated tariff items. Normally, the dollar exchange rate prevailing at the time of finalization of the case in reference is considered as base to determine the income from the dollar denominated tariff items for the future period. However, given the sudden volatility leading to sharp weakening of the Rupee vis-à-vis the US dollar it may not be possible to say that this position will continue for next three years. The last year shows an average exchange rate of ₹46.33 per US\$, which is considered in this analysis for determination of estimated income from dollar denominated tariff items for the years 2012 to 2014.
- (e) Subject to the above changes, the revised estimated operating income works out to ₹16797.86 lakhs, ₹22677.11 lakhs and ₹30614.11 lakhs for the years 2012 to 2014 respectively as against the estimates of ₹15375

lakhs,

₹20763 lakhs and ₹27170 lakhs furnished by CITPL for the corresponding years

- (viii). Clause 251 of the tariff guidelines of 2005 requires that the expenditure projections of the major port trusts / terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Whole Sale Price Index (WPI) for all commodities announced by the Government of India. Accordingly, this Authority has decided to consider an escalation factor of 6% for the expenditure projections in the tariff cases to be decided during the year 2011-12, as communicated to all the major port trusts and private terminal operators including CITPL vide letter No TAMP/27/2005-Misc dated 11 July 2011
- (ix) (a). As against the actual number of employees of 86 under operating and direct labour category for the year 2011, the CITPL has estimated the number of employees under this category at 166, 245 and 267 for the years 2012 to 2014 respectively. The maintenance labour requirement is estimated by CITPL at 33, 34 and 34 no. of employees during the years 2012 to 2014 as against existing 28 no. of employees reported for the year 2011. The CITPL has justified that the increase estimated in the labour force is on account of commissioning of four new RMQCs and eight RTGCs in the year 2012. The CITPL has also stated that it had engaged less manpower than the requirement in the past since the terminal was incurring losses. The increase in the number of operating and direct labour and maintenance labour force estimated by CITPL for the years 2012 to 2014 is relied upon in this analysis. If the actual number of operating & direct labour and maintenance labour engaged by the CITPL during the years 2012 to 2014 is found to be lower than the estimates, the resultant impact at actuals will be quantified in the next tariff review and fully set off in future tariff.
- (b). The average cost per operating and direct labour and maintenance labour reported by CITPL for the year 2011 is ₹2.87 lakhs per annum and ₹2.54 lakhs per annum respectively. For the year 2012, the CITPL has considered the average annual cost at ₹2.73 lakhs and ₹2.16 lakhs per operating & direct labour and maintenance labour respectively which is seen to be lower than the actuals of 2011. The CITPL has stated that the reduction in the average employee cost is due to requirement of more entry level maintenance labour at lower salary. The position reported by CITPL in this regard is considered in this analysis. For the next two years 2013 and 2014 the average annual employee cost of operating and direct labour as well as maintenance labour is escalated by 6% per annum, over the estimates of respective previous year, which is found to be in order. Therefore the operating & direct labour cost and maintenance labour cost estimated by the CITPL for the years 2012 to 2014 are considered without modification.
- (x). The estimated Equipment running cost comprises of power cost, fuel cost and repairs & maintenance expenses, which is discussed in the following paragraphs in serialim.
- (a). The CITPL has reported an actual power consumption of 10.99 units per TEU during the year 2011 and has also considered the same unit power consumption for the years 2012 to 2014. The workings furnished by the CITPL in this regard shows that the CITPL has considered the total power consumption during the year 2011 for determining the power consumption per unit of throughput. It has not segregated the actual power

consumption into variable and fixed components. In the absence of such details, the power consumption of 10.99 units per TEU estimated by CITPL is considered in this analysis. However, the CITPL is advised to segregate the power consumption into variable and fixed components and estimate the power consumption per unit of throughput accordingly in the next review of its tariff.

The average unit cost of power for the year 2011 is reported by CITPL at ₹8.72, which is substantiated with a copy of the electricity bill for the month of May 2011. The CITPL has escalated the unit power cost applying 6% annual escalation on compounding basis for the years 2012 to 2014, which is found to be in order. Therefore, the power cost estimated by CITPL for the years 2012 to 2014 is considered without any modification.

- (b) The CITPL has reported an actual fuel consumption of 3.65 litres per TEU for the year 2011. However, based on the total fuel cost of ₹454 lakhs incurred during the year 2011 (upto October 2011) and unit fuel rate of ₹45 per litre furnished by CITPL, the actual fuel consumption works out to 2.52 litres per TEU for the actual traffic of 399,906 TEUs handled upto October 2011. Further, the CITPL has considered a fuel consumption of 4 litres per TEU in the estimation of fuel cost for the years 2012 to 2014, stating that the consumption is expected to increase with the passage of time. The actual fuel consumption of 2.52 litres per TEU reported for the year 2011 is maintained for the years 2012 to 2014 also in the estimation of fuel cost.

The unit cost of fuel considered by CITPL for the years 2012 to 2014 is updated with the prevailing market price of diesel at Chennai at ₹43.95 per litre, allowing 6% annual escalation for the years 2012 to 2014 on compounding basis.

- (c) The CITPL has reportedly estimated the repairs and maintenance cost for the years 2012 to 2014 at 1.5% of the gross block per annum for mechanical / electrical assets and 0.5% of the gross block per annum for civil assets. The repairs and maintenance expenditure so estimated by the CITPL is to the tune of ₹1686 lakhs, ₹1734 lakhs and ₹1785 lakhs for the years 2012 to 2014 respectively. Even going by the assumptions of CITPL, the estimated repairs and maintenance expenses for the years 2012 to 2014 works out to around ₹838 lakhs per annum, which apparently shows that the repairs and maintenance expenses estimated by CITPL is overstated. The estimated repairs and maintenance expenses for the years 2012 to 2014 is moderated applying 6% annual escalation on the actual / estimated expenses for the respective previous year. In respect of additions to fixed assets, the estimated repairs and maintenance expenses is allowed at 2% of the estimated capital cost for mechanical / electrical assets and 1% of the estimated capital cost for civil assets on the additions to gross block considered for the respective years, following the approach adopted by this Authority in the tariff cases of other private terminals. The moderated repairs and maintenance expenses work out to ₹521.75 lakhs, ₹726.41 lakhs and ₹769.99 lakhs for the years 2012 to 2014 respectively.

- (xi) The CITPL has not claimed estimated revenue share payable by it to the ChPT for the years 2012 to 2014 for review of its tariff, which is found to be in line with the provisions of LA and the tariff guidelines of March 2005.
- (xii) The estimated equipment hire charges considered by CITPL for the years 2012 to 2014 comprises of hire charges for 6 Nos. of Reach-stackers, Prime Movers

(Tractor Trailers) 3 Nos of Forklifts, Workshop tools, EO Trolley, Air Compressor and UHF

The LA provides for deployment of 6 Nos of Reach-stackers with an option to the operator to hire them. The number of Prime movers is to be decided by the operator based on the operational requirements, as stipulated in the LA. The other items of equipment for which CITPL has estimated hire charges, are not specifically mentioned in the LA.

The CITPL has furnished documentary support only in respect of hiring of Reach-stackers and Prime-movers. Despite a specific requisition, it has not furnished documentary evidence in respect of hiring other items of equipment. Incidentally, the break-up of actual equipment hire charges furnished by the CITPL for the years 2010 and 2011 shows that the CITPL has not incurred equipment hire charges for the said other equipment. Further, in the last tariff Order passed in November 2010, hire charges estimated by CITPL for these equipment were not admitted as it had not furnished documentary support for hiring the same. In view of the above, equipment hire charges estimated by the CITPL in respect of Forklifts, Workshop tools, EO Trolley, Air Compressor and UHF are not considered.

The CITPL has estimated an amount of ₹315 lakhs, ₹334 lakhs and ₹354 lakhs for the years 2012 to 2014 respectively towards hire charges for Reach-stackers. The workings furnished by the CITPL shows that it has calculated hire charges for 7 Nos of reach-stackers. Though the LA stipulates deployment of 6 Nos reach-stackers, the deployment of additional one reach-stacker is considered in the light of the proposed additional deployment of 4 RMQCs and 8 RTGs and increase in traffic volumes. Therefore, the equipment hire charges for 7 Nos reach stackers as estimated by CITPL, are considered in this analysis.

The documentary evidence furnished by the CITPL in this regard shows monthly hire charges for reach stackers which are valid upto 31 May 2012. The workings furnished by CITPL shows that it has applied escalation on the base rates for the whole of the year 2012. Recognising the validity of the existing rates till May 2012, escalation @ 6% per annum is allowed on the base rates from June 2012 for the year 2012. Following the same approach, for the subsequent two years 2013 and 2014, the escalation @ 6% p a on compounding basis is allowed from June 2013 and June 2014 respectively over the rates considered for the respective previous year.

In respect of prime movers, the documentary support furnished by CITPL shows that the payment is linked to throughput. The contract is effective from 1 June 2010 to 31 May 2011 with an option to extend the contract for another year at the same terms & conditions. The contract also provides for adjustment of the unit price for variation in the diesel rates. Accordingly, it seen that the CITPL has revised the unit rates effective from 25 June 2011. The hire charges in respect of prime movers estimated by CITPL for the years 2012 to 2014, applying the escalation of 6% per annum are considered subject to rectification of minor errors found in its calculation.

- (xiii) The CITPL has considered a total area of 285,149 sq m for the estimation of lease rent payable for years 2012 to 2014, which includes additional area of 78,000 sq m yet to be handed over by ChPT. As reported by CITPL the additional area of 78 000 sq m is likely to be handed over to CITPL by ChPT in August 2012. The CITPL has considered the lease rental for the additional area for the whole of the year 2012. However, relying on the information furnished by CITPL, the lease rental for the additional area is considered from August 2012.

The CITPL has estimated the lease rent for the years 2012 to 2014 for the total area of 285,149 sq m at ₹1457 lakhs ₹1486 lakhs and ₹1516 lakhs. When

sought to confirm the lease rental estimates furnished by the CITPL, the ChPT has furnished details on the lease rental payable by the CITPL for the area of 207,149 sq m already allotted at ₹901 lakhs, ₹945 lakhs and ₹993 lakhs for the years 2012 to 2014 respectively. The annual lease rental reported by the ChPT for the area already allotted is considered.

In respect of lease rental for the additional area of 78,000 sq m, it is seen that the CITPL has considered the rate applicable for developed area in its calculation. As per the LA, this additional area of 78,000 sq m is included in the undeveloped area. Therefore, the lease rental for the additional area is calculated by adopting the rate applicable for undeveloped area, allowing 2% annual escalation on compounding basis, as per Land Policy 2010 issued by the Government.

As recorded in the last tariff Order of November 2010, both the CITPL and ChPT were reportedly in the process of settling the dispute between them on license fee to arbitration. The status in this regard is not reported to us during the current tariff proceedings by both the parties. However, as a measure of abundant caution, it is made clear that the estimates of estate rental considered in this exercise should not be construed as pre-judging the issues to be settled between them.

- (xiv) The CITPL has reportedly estimated the insurance cost for the years 2012 to 2014 at 0.5% of the gross block per annum for mechanical / electrical assets and 0.1% of the gross block per annum for civil assets. The insurance cost so estimated by the CITPL is to the tune of ₹200 lakhs, ₹259 lakhs and ₹263 lakhs for the years 2012 to 2014 respectively. The estimated insurance cost for the year 2011 as the base and applying 6% annual escalation thereon on compounding basis. While doing so, the insurance cost in respect of additions to fixed assets is allowed at 1% of the estimated capital cost of the additions to gross block considered for the respective years, following the approach adopted by this Authority in the tariff cases of other private terminals like the South West Port Limited, TM International Logistics Limited, Visakha Container Terminal Pvt. Ltd. The revised insurance cost works out to ₹186.92 lakhs for the year 2012 and ₹269.52 lakhs each for the years 2013 and 2014.
- (xv) The CITPL has estimated the other direct expenses at ₹713 lakhs, ₹865 lakhs and ₹1095 lakhs for the years 2012 to 2014 respectively. When sought to list out the items considered under other expenses with cost details, the CITPL has stated that it comprises of lashing / unlashings, transport expenses for shift staff and reefer cleaning and monitoring charges and reported the aggregate amount of these expenses at ₹157 lakhs, ₹195 lakhs and ₹285 lakhs for the years 2012 to 2014 respectively. The reason for such a vast difference between the estimates considered by CITPL in the cost statement and the figures reported in the reply to the query remains unexplained.

As per the details furnished by the CITPL, the average lashing / unlashings expenses and container inspection charges works out to ₹51/- per TEU which is supported by copies of invoices pertaining to December 2010. Therefore, and the unit rate for the year 2011 not being furnished by the CITPL, the lashing / unlashings expenses and container inspection charges for the years 2012 to 2014 are calculated applying the unit rate of ₹51/- per TEU escalated by 6% per annum on compounding basis on the estimated traffic for the respective years.

As far as reefer monitoring expenses and other general expenses are concerned, the documentary support furnished by CITPL shows that they are related to time period. Based on the actual expenses incurred for December 2010, the annualised expenses work out to ₹67 lakhs per annum, as furnished by the CITPL. Therefore, and the actual other expenses for the year 2011 not being furnished by CITPL, the other expenses for the years 2012 to 2014 are calculated

taking the annualised expenses of ₹67 lakhs as the base and applying escalation @ 6% per annum on compounding basis thereon

The revised other direct expenses considered for the years 2012 to 2014 works out to ₹391 89 lakhs, ₹532 74 lakhs and ₹732 60 lakhs respectively.

- (xvi) Clause 2 7.1 of the revised tariff guidelines stipulates that in case of private terminals, depreciation has to be allowed on straight line method with life norms adopted as per the Companies Act, 1956 or based on the life norms prescribed in the Concession Agreement whichever is higher. Despite a query, the CITPL has not confirmed that the depreciation is calculated by it in line with the provisions of tariff guidelines. However, it has stated that it has followed the depreciation rates as per the Companies Act

The CITPL has grouped the total assets into 3 categories and applied a common depreciation rate for each group. The audited annual accounts of CITPL for the year 2010 indicate the item-wise depreciation rate adopted by it. The estimated depreciation for the years 2012 to 2014 is calculated taking into account the item-wise depreciation rates indicated in the audited annual accounts for the year 2010. The depreciation on additions to the gross block during the years 2012 to 2014 computed by the CITPL is also modified applying the same rates and in line with the modifications considered in the additions to the gross block as explained in the subsequent paragraphs. The depreciation on additions is, however, allowed on pro-rata basis reckoning the expected date of commissioning of the assets furnished by CITPL, as per the provisions of Companies Act, 1956. The upfront fee and leasehold premium included in the fixed assets is not considered for computation of depreciation, in view of amortisation of the same over the project period in line with the approach followed in the earlier Order passed by this Authority in November 2010.

- (xvii). (a) The CITPL accounts for staff salary under the management and administration overheads. As against the actual number of staff of 14 for the year 2011, the CITPL has estimated the number of staff at 21 each for the years 2012 to 2014. The number of staff estimated by CITPL for the years 2012 to 2014 is relied upon in this analysis. If the actual number of staff engaged by the CITPL during the years 2012 to 2014 is found to be lower than the estimates, the resultant impact at actuals will be quantified in the next tariff review and fully set off in future tariff

The actual average cost per staff for the year 2011 works out to ₹19 04 lakhs per annum. The average annual staff cost is escalated by 6% per annum on compounding basis for estimation of this expenses for the years 2012 to 2014, taking the actual for the year 2011 as base

- (b) The general overheads estimated by CITPL consist of various administrative expenses like communication, travelling, printing & stationery, advertisement, bank charges, etc. The CITPL has estimated the overheads for the years 2012 to 2014 at ₹ 819 lakhs, ₹ 898 lakhs and ₹ 983 lakhs respectively as against the actual / estimated expenses for the year 2011 of ₹ 392 lakhs. When asked to justify the estimates for the years 2012 to 2014 at a higher level, the CITPL has stated that the increase is on account of additional manpower to be employed due to addition of equipment. However, the items of expenditure listed down by the CITPL for general overheads do not include any manpower related expenditure. It is noteworthy to recall that the CITPL has already accounted for the manpower expenditure under operating & maintenance labour and management and administration overheads. Therefore, the estimates of CITPL for the years 2012 to 2014 in this regard are moderated by taking the actual / estimated general overheads for the year

2011 as the base and applying 6% annual escalation on compounding basis

- (xviii) As already discussed earlier, the annual amortization amount of ₹57.58 lakhs is considered for the year 2011 towards amortization of upfront fee and leasehold premium. The same amount is considered for each of the years 2012 to 2014 also.
- (xix) The CITPL has not estimated any Finance & Miscellaneous Income as well as Finance & Miscellaneous expenses for the years 2012 to 2014. The position considered by the CITPL is relied upon in this analysis.
- (xx) The Capital Employed comprising of Net Fixed Assets and Working Capital are analysed in the following paragraphs.

(a) Fixed Assets.

(i) Year 2012

The CITPL has proposed additions to the gross block to the tune of ₹23378 lakhs towards cost of four RMQCs and eight RTGCs. These handling equipment are proposed to be added to the existing fleet of 3 RMQCs and 10 RTGCs deployed by CITPL for operation at the terminal. The LA at Appendix 12 provides for deployment of 3 RMQCs and 10 RTGCs. It also provides for deployment of additional RMQCs and RTGCs to meet increasing business and operations demand.

It is the position of the CITPL that the berth length of 832 m can accommodate 3 vessels at a time. Since the existing 3 cranes are not sufficient to service the 3 vessels in an efficient manner, more than one vessel at a time does not call the terminal. If additional cranes are not provided, the berth will lie idle and the precious investment made in the berth would remain unutilised. If more cranes are added, the CITPL states that it can attract more vessels to its terminal apart from reduction in the turnaround time of the vessels. The CITPL has also considered volume build up in the future years in a phased manner on account of the addition of cranes. The Licensor port, ChPT has also supported the proposed deployment of additional container handling equipment by the CITPL stating that the CITPL needs to develop quay side capacity to achieve full potential of the yard capacity and it would also increase the efficiency parameter of the port as a whole.

On account of addition of 8 RTGCs the terminal will have a total of 18 RTGCs. The upfront tariff guidelines of 2008, though not applicable in this case, prescribes a norm of 3 RTGCs for each RMQC. That being so and keeping in view the total availability of 7 nos of RMQCs, the total number of RTGCs that will be available at the CITPL will be 18, which is less than the total number of RTGCs as per the norm.

In view of the above position and justification given by the CITPL and keeping in view the position brought out by ChPT, the proposed addition of 4 RMQCs and 8 RTGCs are considered in this analysis.

The CITPL has substantiated the procurement of the four RMQCs and eight RTGCs with copies of the work orders placed by it in May 2011. It is noteworthy that it has also produced documentary

proof in respect of advance payment made by it to the tune of ₹2183 lakhs to the suppliers. As per the work orders, all the additional equipment will be commissioned in May 2012.

The workings furnished by the CITPL for the estimated capital cost of ₹23378 lakhs shows that it includes an amount of ₹3699 lakhs towards Bank Guarantee for duty saved amount under EPCG scheme and ₹450 lakhs each towards workshop and incidental capex in equipment / mast.

The Bank Guarantee for duty saved amount to be furnished by the CITPL to the Customs is a security to fulfil export obligations against the concessional customs duty to be availed under EPCG scheme and does not form part of the actual cost of procurement. The commission payable to the Banks on the value of Bank Guarantee is the relevant cost in this regard which is already captured under general overheads. In view of the above position, the value of Bank Guarantee for duty saved amount under EPCG scheme is not considered in the capital cost estimation with regard to RMQCs and RTGCs.

With regard to the total estimate of ₹900 lakhs for workshops and incidental equipment like mast, the CITPL has neither furnished documentary evidence in support of its estimates nor given a definite time schedule for its commissioning, despite a query posed to it in this regard. Therefore, the estimate of ₹900 lakhs towards workshop and incidental equipment is not considered.

Consequent to the above adjustments, the modified capital cost of the additional container handling equipment works out to ₹13294 lakhs for the four RMQCs and ₹5485 lakhs for the eight RTGCs, aggregating to ₹18779 lakhs. The operating expenses, viz repairs and maintenance, insurance and depreciation are allowed for the additional container handling equipment from the expected month of commissioning since the equipment are proposed to be put into use from the date of commissioning, as stated by the CITPL. Admissibility of return on the capital cost of the proposed additions is discussed in the later part of this Order.

Apart from the above and as stated earlier, the following additions to gross block proposed by the CITPL in the year 2011 and considered in the year 2012 are discussed below.

(i) Laying of concrete road

The CITPL has substantiated the proposed investment of ₹47.43 lakhs in this regard with a copy of the work order placed by it and documentary proof in respect of advance payment made to the contractor. As per the work order, the work is likely to be completed in January 2012. The CITPL has not included this item in the cost statement (Form 4A), which is seen to be an error of omission. However, taking into account the documentary support furnished by the CITPL, the estimate of ₹47.43 lakhs towards laying of concrete road is considered in the year 2012.

(ii) Additional reefer structure

Though the CITPL has not furnished any documentary evidence for the above work estimated at a cost of ₹125 00 lakhs, considering traffic volume build up in near future and relying on the position reported by the CITPL that quotes received from the vendors are under its scrutiny and the work is expected to be commissioned by April 2012, the estimate of CITPL towards construction of additional reefer structure is considered in the year 2012, subject to verification with actuals during the next review of its tariff

(iii) Construction of workshop

As stated by CITPL, the estimate amounting to ₹125 00 lakhs relates to construction of new workshop for additional equipment proposed to be commissioned during the year 2012. Though the CITPL has not furnished any documentary evidence for the above work, relying on the position reported by the CITPL that quotes are invited from the vendors and the work is expected to be commissioned by August 2012, the estimate of ₹125 00 lakhs proposed by CITPL towards construction of workshop is considered in the year 2012, subject to verification with actuals during the next review of its tariff

(ii) Year 2013

The CITPL has proposed additions to the gross block to the tune of ₹3000 lakhs towards civil works for the development of additional yard in the area of 78,000 sq m likely to be handed over by the ChPT in August 2012

The allotment of the above additional area for development of container yard is covered under the LA provisions at Article 6 and Appendix 4 of the LA

Though the CITPL has pegged the additional investment in this regard at ₹3000 lakhs in the cost statement, the documentary support furnished by it shows the estimated capital cost of the work as ₹3700 lakhs. The CITPL has also confirmed that the work will be completed in the year 2013. Relying upon the documentary support furnished by the CITPL, the estimate of ₹3700 lakhs towards development of additional yard is considered in the year 2013

Apart from the above and as stated earlier, the additions to gross block proposed by the CITPL in the year 2011 in the IT infrastructure is also considered in the year 2013, as discussed below

As stated by CITPL, the estimate amounting to ₹50 00 lakhs relates to implementation of new ERP solutions. Though the CITPL has not furnished any documentary evidence for the above work, it has reported that the system is expected to be commissioned by December 2012. Relying on the position reported by the CITPL and considering that the expected commissioning of the facility is slated in the far end of the year 2012, the proposed investment of ₹50 00 lakhs in this regard is considered in the year 2013, subject to verification with actuals during the next review of its tariff

(iii) Year 2014

The CITPL has not proposed any additions during the said year

(b) Working Capital

(i) As explained in the earlier paragraphs, value of sundry debtors estimated by the CITPL for the years 2012 to 2014 is moderated to six months' annual land lease charges

(ii) As regards inventory, the CITPL has estimated capital spares at ₹137 lakhs, ₹193 lakhs and ₹195 lakhs for the years 2012 to 2014 respectively. Since the CITPL is in the process of commissioning the additional container handling equipment in the year 2012, the capital spares as estimated by the CITPL are relied upon and considered, subject to verification of actuals during the next review of its tariff

As already stated, the approach adopted by the CITPL for estimation of other inventory as a proportion of estimated repairs & maintenance expenses is considered in this analysis. However, the estimates of CITPL for the years 2012 to 2014 are moderated by taking into account the moderated estimates of repairs & maintenance expenditure for the corresponding years

(iii) The cash balance is allowed as per the norms on the moderated operating expenses including overheads

(iv) Following the approach adopted for the year 2011, the current liabilities estimated by the CITPL for the years 2012 to 2014 are revised by taking into account the moderated estimates of operating expenses for the corresponding years

Considering the moderated current assets and revised current liabilities, the working capital for the years 2012 to 2014 work out to ₹1028.90 lakhs, ₹1302.04 lakhs and ₹1420.65 lakhs respectively

(c) The unamortized portion of upfront fee and leasehold premium form part of the capital employed on which return is allowed. Subject to above modifications, the Capital Employed for the years 2012 to 2014 works out to ₹65097.91 lakhs, ₹64128.36 lakhs and ₹59315.80 lakhs respectively which is considered in this analysis

(xxi) With the existing number of 3 quay cranes deployed at the terminal, the quay capacity of the terminal, at 70% utilisation level works out to 5,97,870 TEUs per annum, which was considered in the last tariff Order of November 2010 for allowing permissible return

With the proposed addition of 4 quay cranes, the CITPL has reported the quay capacity of the terminal at 11,41,778 TEUs per annum for 7 quay cranes, considering a productivity norm of 20 moves per hour per quay crane and a box ratio 1.33. However, following the methodology adopted in the November 2010 order the quay capacity of the terminal with the 7 cranes works out to 13,95,030 TEUs per annum

With the ground slot of 286 TEUs per hectare, average stack height of 2.5 and the average dwell time of 3 days, the CITPL has reported the yard capacity for the allotted area of 207,149 sq. m. at 970,327 TEUs per annum at 70% utilisation

With the proposed development of yard in the additional area of 78,000 sq m to be allotted by the ChPT, the yard capacity is estimated at 13,35,694 TEUs per annum. However, with the improved norm for ground slots at 360 TEUs per hectare and stack height of 3 considered by this Authority in determination of yard capacity in other cases, the yard capacity works out to 14,65,312 TEUs per annum for the existing allotted area of 207,149 sq m and 19,81,108 TEUs per annum including the area of 78,000 sq m to be handed over by the ChPT in August 2012. The quay capacity of 13,95,030 TEUs per annum with 7 quay cranes is relevant for the years 2013 and 2014. For the year 2012, considering that the additional 4 cranes would be available only for the second half of the year, the capacity of the terminal is computed on pro-rata basis, which works out to 996,450 TEUs.

Based on the above capacity and the estimated traffic, the overall capacity utilisation work out to 58.71%, 56.61% and 76.43% for the years 2012 to 2014, respectively.

As stipulated in clause 2.9.11 of the tariff guidelines of March 2005, in the case of private terminal operators, if the investment made is in accordance with the obligations under the LA, it will be considered for ROCE even if full capacity utilisation is not achieved.

In the present case, the LA provides for deployment of 3 RMQCs and 10 RTGCs, as stated earlier. The LA also provides for deployment of additional RMQCs and RTGCs based on increase in business and operational demand. Since induction of additional equipment is linked to increase in business, i.e. traffic, the deployment of additional four RMQCs and eight RTGCs envisaged by the CITPL in the current tariff cycle vis-a-vis estimated traffic for the years 2012 to 2014 is discussed in the following paragraphs for each of the years for the purpose of allowing return.

Year 2012

The estimated traffic for the year 2012 is 585,000 TEUs. The capacity with the existing 3 quay cranes at 70% utilisation works out to 5,97,870 TEUs, which is sufficient in the year 2012 to handle the estimated traffic of 585,000 TEUs. Therefore, the Written Down Value (WDV) of the additional four RMQCs and eight RTGCs is not considered for the purpose of allowing return for the year 2012. Maximum of return of 16% adopted by this Authority for allowing return for the tariff cases to be decided during the year 2011-12 is allowed on the admissible capital employed for the year 2012.

Year 2013

The estimated traffic for the year 2013 is 7,89,750 TEUs. Since the capacity with the existing 3 quay cranes at 70% utilisation which works out to 5,97,870 TEUs is not sufficient to handle the estimated traffic, additional handling equipment is required to handle the residual traffic of 1,91,880 TEUs. Taking into consideration the aggregate capacity of the additional handling equipment of 7,97,160 TEUs at 70% utilisation and the residual traffic of 1,91,880 TEUs, the capacity utilisation of the additional equipment works out to 24%. Since the capacity utilisation of these additional cranes is less than 60%, return on the WDV of these additional cranes is allowed on pro-rata basis, in terms of Clause 2.9.10 of the tariff guidelines. Accordingly, 3.85% return on the WDV of additional container handling equipment and maximum return of 16% on the remaining capital employed is allowed for the year 2013.

Year 2014

The estimated traffic for the year 2014 is 10 66,163 TEUs. The capacity with the existing 3 quay cranes is not sufficient to handle the projected traffic. Taking into consideration the aggregate capacity of the additional equipment of 797,160 TEUs at 70% utilisation, and the residual traffic of 468293 TEUs, the capacity utilisation of the additional container handling equipment works out to 59%. As per clause 2.9.10 of the tariff guidelines, maximum permissible return will be allowed for capacity utilisation of 60% and above. When the capacity utilisation is found to be in the region of 50% to 60%, a decision on the pro-rata reduction in the maximum permissible return to be allowed will be decided on case to case basis, after analysing the factors leading to capacity underutilisation. Since the capacity utilisation of the additional container handling equipment is closer to the stipulated level of 60% and the overall utilization is around 76%, this Authority is inclined to allow full return on the WDV of these additional cranes also for the year 2014.

- (xxii) Subject to the above discussions, the cost statement filed by the CITPL for the years 2012 to 2014 has been modified. The modified Cost statement is attached as Annex-I. The results disclosed in the cost statement at the existing tariff level are summarized below.

(₹ in lakhs)				
Particulars	2012	2013	2014	Total
Operating Income	16797.86	22677.11	30614.11	70089.08
Net Surplus (after return)	(-657.36)	1977.40	7254.67	8574.71
Net Surplus as a percentage of Operating Income	(-3.91%)	8.72%	23.70%	12.23%

- (xxiii) As may be seen from the above table, an estimated additional surplus of 8574.71 lakhs will accrue during the tariff cycle, if the existing tariff is allowed to continue till 2014. As there is no justification for giving any increase over the existing tariff, the proposal of CITPL seeking increase of 18% over the existing tariff is rejected. A reduction of 12.23% is effected across the board in the existing tariff, as warranted by the estimated cost position.
- (xxiv) The CITPL has proposed inclusion of new definitions as well as modifications to some of the existing definitions, the conditions and notes governing the application of rates. It is recalled that the CITPL adopted the tariff structure including the conditionalities governing the application of the tariff of the adjacent container terminal (CCTPL) when it commissioned its facilities. The proposed changes to the existing tariff structure and conditionalities of the CITPL are found to be deviating from the position obtaining at the CCTPL. However, in order to examine the changes proposed by the CITPL, the operator was requested to furnish reasons for the each of its proposed changes. But, it has not come out with pointed reasons for many of the proposed changes. Therefore, only those items where the proposed changes are found to be justified are considered in this analysis.
- (xxv) The CITPL proposed inclusion of definition for 'Bonded Trucking'. It is recalled that this Authority held vide Order No. TAMP/45/2007-CCTPL dated 19 June 2008 that bonded trucking service does not fall under the regulatory purview of this Authority. That being so, the question of prescribing a definition for 'bonded trucking' in the SoR does not arise.
- (xxvi) The existing definition for 'over dimensional container' covers damaged containers. The CITPL has proposed to delete the words 'containers having corner casting problem' from the definition of 'Over dimensional container' on the ground that the damaged containers include such containers having corner casting problem.

Based on the clarification of the CITPL, the proposed modification to the existing definition of 'Over-dimensional container' is approved.

- (xxvii) The proposed note governing the terms and conditions to decide about the status of a vessel is in line with the general prescription made in the SoR of the other major ports and private terminals. Hence, the proposed note in this regard is approved.
- (xxviii) In line with clause 2.18.2 of the tariff guidelines, the proposed note relating to penal interest for delayed payment by users/-refund by CITPL has been modified to reflect the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India at 14.75% plus 2%.
- (xxix) The CITPL has not explained reason for proposing deletion of the existing provision to provide rebate of ₹32/- per container in handling charges, if a user, with prior consent of CITPL, arranges lashing / unlashng gang for lashing operations of all containers in the vessel. The existing condition is retained subject to general reduction effected.
- (xxx) In the existing arrangement, charges prescribed for transportation of LCL containers from quayside to yard and vice versa does not include empty containers. The CITPL has proposed charges for transportation of empty containers from quay side to yard and vice versa under this tariff item. As stated earlier, the CITPL has not furnished any reasons for the proposed introduction of rates with cost justification. Therefore, this Authority is not in a position to approve the proposed rates for empty containers.
- (xxxi) As per the existing arrangement, the first 10 days are free dwell time for ICD containers. The CITPL has envisaged to increase the dwell time from the existing 10 days to 15 days adjusting the time period in the next slab. In the absence of financial impact on account of the proposed modification, the existing free days will continue.
- (xxxii) The existing SoR prescribe charges for additional movement for transportation of containers from Terminal to Rail yard and vice versa. In the proposed arrangement, the CITPL has clubbed this service with the lift on / lift off at Container Yard and lift on / lift off move onto Rail and envisaged a comprehensive tariff. In the process, the existing rate for additional movement has been enhanced by more than the general increase proposed by the CITPL. The proposed charge is not justified with cost details for the services to be rendered. Therefore, the proposed new tariff item is not approved. The existing tariff arrangement for additional movement of containers from Terminal to Rail yard and vice versa to continue subject to adjustment in the prescribed rate with the general reduction effected.
- (xxxiii) The CITPL has proposed inclusion of various new tariff items in the proposed SoR. Despite a query, the CITPL has not furnished cost details and the basis for the rates for any of the new tariff items proposed by it. It has also not furnished the additional revenue that may accrue on account of the new tariff items during the tariff cycle. Therefore, this Authority is not in a position to approve the above proposed new tariff items.
- (xxxiv) The unit for levy of charges for clearance of garbage on board is $\frac{1}{2}$ cubic metre bag in the existing arrangement. The CITPL has proposed to change this unit of levy to 'per truck load' and enhanced the charges from the existing ₹257.40 per $\frac{1}{2}$ cubic metre bag to ₹5500/- per truck trip on the ground that it finds it difficult to measure the garbage physically and full truck needs to be arranged each time when the garbage is to be removed. It is noteworthy that the adjacent Container Terminal (CCTPL), where the unit of levy is prescribed as $\frac{1}{2}$ cubic metre has not reported any difficulty in this regard. Further, the CITPL has not furnished

workings justifying the proposed rate with impact on account of the change of unit of levy. The cost of the rendering the service is captured in the overall cost position of the terminal. Therefore, the CITPL will not be put into disadvantageous position if the proposed modification is not approved. The existing unit of levy in this regard will continue.

11.1 In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the CITPL which is attached as Annex-II.

11.2 Since the validity of the existing Scale of Rates has already expired on 31 December 2011. The revised Scale of Rates and conditionalities of the CITPL will come into effect after expiry of 15 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 December 2014. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

11.3 The validity of the existing Scale of Rates of the CITPL is deemed to have been extended beyond 31 December 2011 till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates.

11.4 This Authority has relied upon the estimates for the years 2012 to 2014. Additional surplus, if any, arising due to variation in actual performance in the said years will be governed by the provisions of Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 in the next review.

11.5 The tariff of the CITPL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimates considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require CITPL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set-off the advantage as per the revised tariff guidelines accrued on account of such variations in the revised tariff.

11.6 In this regard, the CITPL is required to furnish to this Authority its annual accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year. If CITPL fails to provide such information within the stipulated time period, the ChPT may initiate appropriate action against CITPL. In the event, this Authority may proceed *suo motu* to review the tariff of CITPL. This apart, analysis of variation may also be made at the time of the next general review at the end of the usual tariff validity period and adjustment of additional surplus may be made in line with the tariff guidelines of March 2005 in the tariff to be fixed for the next cycle.

RANI JADHAV, Chairperson
[No. ADVT. III/4/143/11/Ext.]

CHENNAI INTERNATIONAL TERMINALS PRIVATE LIMITED
GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES
Consolidated Income & Cost statement

Sr. No.	Particulars	Actuals		Estimates furnished by CITPL			Estimates moderated by TAMP		
		2010	2011 *	2012	2013	2014	2012	2013	2014
	Traffic (in TEUs)	304752	479887	585000	789750	1066163	585000	769750	1066163
I	Total Operating Income								
	Container handling income (including storage charges)	7750.48	13944.58	15375.12	20762.83	27169.84	16797.86	22677.11	30614.11
	Total - I	7750.48	13944.58	15375.12	20762.83	27169.84	16797.86	22677.11	30614.11
II	Operating Costs (excluding depreciation)								
	(i) Opera... & Direct labour	176.00	247.20	451.50	709.50	814.87	451.50	708.48	818.43
	(ii) Maintenance labour	50.00	85.20	71.13	78.63	83.35	71.13	77.68	82.11
	(iii) Equipment Running costs	875.00	1257.89	3390.62	4177.90	5274.63	1803.61	2560.83	3394.96
	(iv) Maintenance dressing	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(v) Royalty / revenue share	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) Equipment hire	571.00	715.20	1039.04	1307.80	1683.39	862.55	1104.35	1442.59
	(vii) Lease Rentals payable as per concession agreement	870.00	858.00	1457.02	1486.16	1515.89	997.86	1191.41	1254.20
	(viii) Insurance	57.00	66.00	200.30	258.74	263.24	186.92	269.52	269.52
	(ix) Other expenses	242.00	312.06	712.71	665.38	1095.50	391.49	532.74	732.60
	Total - II	2845.00	3535.55	7322.31	8879.12	10738.87	4765.46	6445.01	7994.64
III	Depreciation	2866.65	2865.53	5350.05	5305.55	5301.11	4174.86	4935.12	1613.60
IV	Overheads								
	(i) Management & Administration overheads	256.00	266.53	648.94	687.88	729.15	423.78	449.21	476.16
	(ii) General overheads	786.16	392.20	819.43	898.34	983.14	415.57	440.50	466.93
	(iii) Preliminary expenses & upfront payment write-off	55.61	57.58	57.00	57.00	57.00	57.58	57.58	57.58
	Total - IV	1097.77	716.30	1525.37	1643.82	1769.29	896.93	947.29	1000.67
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	941.86	6827.19	1177.39	4934.34	9368.58	6960.79	10349.69	16749.20
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	5.03	7.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(i) Discounted terminal value receivable as per the LA	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) Others	5.03	7.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	5.03	7.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	946.89	6,835.17	1,177.39	4,934.34	9,368.58	6,960.79	10,349.69	16,749.20
X	Capital Employed	52,748.59	49,927.82	71,781.38	69,779.36	64,623.13	65,097.91	64,128.36	59,315.80
XI	RoCE - Maximum permissible on investment as per LA and RoCE as per guidelines on additional investment	8,439.77	7,988.45	11,485.07	11,164.70	10,339.70	7,618.15	8,372.29	9,490.53
XII	Capacity Utilization	51%	80%	72%	69%	93%			
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	8,439.77	7,988.45	11,485.07	11,164.78	10,339.70	7,618.15	8,372.29	9,490.53
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	(7,493.68)	(1,153.28)	(10,307.60)	(6,238.36)	(971.12)	(657.36)	1,977.40	7,254.67
XVIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XVII/I)	96.69%	8.27%	67.04%	30.01%	-3.57%	-3.91%	8.72%	23.70%
XIX	Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income	39.86%		27.66%			12.23%		

* Actuals for 10 months (upto Oct'11) and Estimates for remaining 2 months (Nov'11 & Dec'11)

Annex-II

CHENNAI INTERNATIONAL TERMINALS PRIVATE LIMITED

SCALE OF RATES

PREFACE

This Scale of Rates sets out the charges payable to Chennai International Terminals Private Limited for the use of services and facilities provided at its Container Terminal

1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply

- (i) **"Accredited Clients Programme"** means a programme introduced by the Customs Department whereby importers registered by them as **"Accredited Clients"** will form a separate category to which assured facilitation will be provided. Except for a small percentage of consignments selected on random basis by the RMS, or cases where specific intelligence is available or where a specifically observed pattern of non-compliance is required to be addressed, accredited clients will be allowed clearance on the basis of self assessment i.e., as a matter of course, clearance will be allowed on the basis of their declaration and without examination of goods. Further this benefit will be available to registered Accredited Clients at all ports in the country where EDI and RMS are operational. It is expected that this programme will bring reduction in the dwell time of cargo and transaction cost of such importers. Commissioners of Customs are also required to work with the custodians for earmarking separate storage space, handling facility and expeditious clearance procedures for these clients. Further IMG has also recommended 'faster delivery system by creating separate area in the port premises clearly earmarked for immediate delivery of cargo to specified accredited importers.' This programme has been defined in detail in Customs Circular No. 42/2005 – cus dated 24th November 2005
- (ii) **"CITPL"** means Chennai International Terminals Private Limited, a company incorporated in India, its successors and assigns
- (iii) **"Coastal Vessel"** means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority
- (iv) **"Container"** means the standard ISO container, suitable for the transport and stacking of cargo and must be capable of being handled as a unit and lifted by a crane with a container spreader
- (v) **"FCL"** means containers said to contain Full Container Load
- (vi) **"Foreign-going Vessel"** means any vessel other than a coastal vessel
- (vii) **"Fumigation Facility"** means facilitating decontamination of cargo which are prone to be affected by pests and which requires pesticides to decontaminate by way of fumigation or degassing or both
- (viii) **"Hazardous container"** means a Container containing hazardous goods as classified under IMO
- (ix) **"ICD"** means Inland Container Depot
- (x) **"LCL"** means containers said to contain Less than Full Container Load (Container having cargo of more than one importer/exporter).

- (xi) **"Over Dimensional Container"** means a Container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. Damaged Container and Container requiring special devices for lifting is also classified as Over-Dimensional Container
- (xii) **"Per Day"** means per calendar day or part thereof
- (xiii) **"Port"** means the Chennai Port Trust
- (xiv) **"Reefer"** means any Container for the purpose of the carriage of goods, which require power supply to maintain the desired temperature
- (xv) **"Shut Out Container"** means a container, which has entered in to the terminal for export for a vessel as indicated by VIAN and is not connected to the vessel for whatsoever reason
- (xvi) **"Tonne"** means one metric Tonne of 1,000 kilograms or one cubic metre
- (xvii) **"Transshipment Container"** means container discharged from one vessel, stored in CITPL and transported through another vessel
- (xviii) **"VIAN"** means Vessel Identification Advise Number

2. GENERAL

- (i) Status of a vessel as borne out by its certification issued by Director General of Shipping is the relevant factor for deciding whether the vessel is 'foreign-going' or 'coastal'. Foreign going vessels permitted to undertake coastal voyages and the cargo / container carried by them will also qualify for the concession in respect of such permissible voyages
 - (a) A foreign-going vessel of Indian Flag, having a General Trading License can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order
 - (b) A foreign-going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping
 - (c) In case of such conversions, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d) In case of such conversions, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations, immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports
 - (e) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal License from the Director General of Shipping, no other documents will be required to be entitled to coastal rates
- (ii) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill
- (iii)
 - (a) Users shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the CITPL shall pay penal interest on delayed refunds
 - (b) The rate of penal interest will be 16.75% p a. The penal interest will apply to both the CITPL and the users equally
 - (c) The delay in refunds by the CITPL will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later

- (d) The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the CITPL. This provision shall, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trust Act, 1963, and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates
- (iv) A premium of 25% will be levied in case of Hazardous Cargo Containers / Over Dimensional Containers over the applicable handling charges prescribed for respective categories of containers
- (v) Containers less than and up to 20' in length will be reckoned as one TEU for the purpose of tariff
- (vi) Container-related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent to Indian rupees. For this purpose, the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its subsidiaries or any public sector bank as may be prescribed from time to time prevalent on the date of entry of the vessels into the Port limits (in case of import containers) and on the date of arrival of containers in the Terminal premises (in case of export containers) shall be applied for re-conversion of the dollar-denominated charges into Indian rupees
- (vii) A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the Port for longer period. In such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (viii) (a) Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the CITPL
- (b) In case vessel idles due to non-availability or breakdown of the shore based facilities of CITPL or any other reasons attributable to the CITPL, rebate equivalent to berth hire charges payable to ChPT accrued during the period of idling of vessel shall be allowed
- (ix) All LCL containers coming in and going out of CITPL as a unit load will be treated as FCL for the purpose of levying charges
- (x) All Invoices are issued as due on presentation. Failure to pay may cause a lien to be placed on the goods handled at the terminal and the responsible party may be denied further use of the terminal until all outstanding charges have been paid
- (xi) If a terminal user provides, with prior consent of CITPL, lashing / unlashng gang for lashing operations of all containers in the vessel, then a rebate of ₹ 29/- per container in handling charges prescribed in Sections 3.1 (a), 3.2 (a), 3.3 (a) and 3.4 shall be allowed, subject to the terminal user agreeing to follow safety regulations
- (xii) The benchmark of the level of productivity will be 20 moves per hour per crane for handling FCL, LCL and ICD import and export containers by quay cranes as mentioned at Sections 3.1 (a), 3.2 (a) and 3.3 (a)

3. CHARGES FOR CONTAINER OPERATIONS

3.1 Charges for handling FCL import and export containers and empty containers

(a). Handling by Quay crane Including lashing / unlashng charges

Particulars	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel ₹
Per FCL Container		
- Not exceeding 20' in length	19.77	498.32
- Exceeding 20' and upto 40' in length	29.65	747.15
- Over 40' in length	39.54	996.42
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	19.77	498.32
- Exceeding 20' and upto 40' in length	29.65	747.15
- Over 40' in length	39.54	996.42

Note: Services include handling by quay crane and lashing / unlashng.

(b). Transportation from quay side to container yard and vice versa

Particulars	Foreign-going Vessel ₹	Coastal Vessel ₹
Per FCL Container		
- Not exceeding 20' in length	563.40	338.04
- Exceeding 20' and upto 40' in length	845.08	507.05
- Over 40' in length	1126.80	676.08
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	279.02	167.41
- Exceeding 20' and upto 40' in length	418.53	251.12
- Over 40' in length	558.04	334.82

Note: Services include transport to and from the quay side.

(c). Handling at container yard lift on / lift off onto / from the Internal Transfer Vehicle

Particulars	Foreign-going Vessel ₹	Coastal Vessel ₹
Per FCL Container		
- Not exceeding 20' in length	311.35	186.81
- Exceeding 20' and upto 40' in length	467.02	280.21
- Over 40' in length	622.68	373.61
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	154.19	92.51
- Exceeding 20' and upto 40' in length	231.27	138.76
- Over 40' in length	308.37	185.02

Note: Services include lifts at container yard for storage.

486.G/12-18

- (d). Handling at container yard lift on / lift off for delivery / receipt to and from customers

Particulars	Foreign-going Vessel ₹	Coastal Vessel ₹
Per FCL Container		
- Not exceeding 20' in length	311.35	311.35
- Exceeding 20' and upto 40' in length	467.02	467.02
- Over 40' in length	622.68	622.68
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	154.19	154.19
- Exceeding 20' and upto 40' in length	231.27	231.27
- Over 40' in length	308.37	308.37

Note: Services include lifts at container yard for landing or loading the container from or to the customer's vehicle.

3.2 Charges for handling LCL Import and export containers

- (a). Handling by Quay crane including lashing / unlashng charges

Particulars	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel ₹
Per LCL Container		
- Not exceeding 20' in length	19.77	498.32
- Exceeding 20' and upto 40' in length	29.65	747.15
- Over 40' in length	39.54	996.42

Note: Services include handling by quay crane and lashing / unlashng.

- (b). Transportation from quay side to container yard and vice versa

Particulars	Foreign-going Vessel ₹	Coastal Vessel ₹
Per LCL Container		
- Not exceeding 20' in length	535.26	321.15
- Exceeding 20' and upto 40' in length	802.83	481.70
- Over 40' in length	1070.46	642.28

Note: Services include transportation of container from the quay side to container yard and vice versa.

- (c). Handling at container yard lift on / lift off onto / from the Internal Transfer Vehicle

Particulars	Foreign-going Vessel ₹	Coastal Vessel ₹
Per LCL Container		
- Not exceeding 20' in length	311.35	186.81
- Exceeding 20' and upto 40' in length	467.02	280.21
- Over 40' in length	622.68	373.61

Note: Services include lifts at container yard for storage.

(d). Handling at container yard lift on / lift off for delivery to and receipt from customers

Particulars	Foreign-going Vessel	Coastal Vessel
	₹	₹
Per FCL Container		
- Not exceeding 20' in length	311 35	311 35
- Exceeding 20' and upto 40' in length	467 02	467 02
- Over 40' in length	622 68	622 68
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	154 19	154 19
- Exceeding 20' and upto 40' in length	231 27	231 27
- Over 40' in length	308 37	308 37

Note Services include lifts at container yard for landing or loading the container from or to the customer's vehicle

3.3 Charges for handling ICD import and export containers

(a). Handling by Quay crane including lashing / unlashng charges

Particulars	Foreign-going Vessel	Coastal Vessel
	US\$	₹
Per Loaded Container		
- Not exceeding 20' in length	19 77	498 32
- Exceeding 20' and upto 40' in length	29 65	747 15
- Over 40' in length	39 54	996 42
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	19 77	498 32
- Exceeding 20' and upto 40' in length	29 65	747 15
- Over 40' in length	39 54	996 42

Note Services include handling by quay crane and lashing / unlashng

(b). Transportation from quay side to container rail yard and vice versa

Particulars	Foreign-going Vessel	Coastal Vessel
	₹	₹
Per Loaded Container		
- Not exceeding 20' in length	535 26	321 15
- Exceeding 20' and upto 40' in length	802 84	481 70
- Over 40' in length	1070 47	642 28
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	265 07	159 04
- Exceeding 20' and upto 40' in length	397 58	238 55
- Over 40' in length	530 14	318 08

Note. Services include transport to container rail yard, stowage planning on vessel and yard, data handling, processing and transfer between vessel, CITPL and shipping line

(c). Handling at container rail yard lift on / lift off onto / from the Internal Transfer Vehicle

Particulars	Foreign-going Vessel ₹	Coastal Vessel ₹
Per Loaded Container		
- Not exceeding 20' in length	311 35	186 81
- Exceeding 20' and upto 40' in length	467 02	280 21
- Over 40' in length	622 68	373 61
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	154 19	92 51
- Exceeding 20' and upto 40' in length	231 27	138 76
- Over 40' in length	308 37	185 02

Note: Services include lifts at container rail yard for storage

(d). Handling at container rail yard lift on / lift off while giving delivery for rail

Particulars	Foreign-going Vessel ₹	Coastal Vessel ₹
Per Loaded Container		
- Not exceeding 20' in length	311 35	311 35
- Exceeding 20' and upto 40' in length	467 02	467 02
- Over 40' in length	622 68	622 68
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	154 19	154 19
- Exceeding 20' and upto 40' in length	231 27	231 27
- Over 40' in length	308 37	308 37

Note: Services include lift at container rail yard, data handling, processing and transfer between vessel, CITPL and shipping line

3.4 Charges for handling Transshipment containers including handling by on-board stevedoring labour at quay side, lashing / unlashng charges

Particulars	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel ₹
Per Loaded Container		
- Not exceeding 20' in length	23 72	597 63
- Exceeding 20' and upto 40' in length	35 58	896 67
- Over 40' in length	47 44	1195 48
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	23 72	597 63
- Exceeding 20' and upto 40' in length	35 58	896 67
- Over 40' in length	47 44	1195 48

Notes

- (i) Services include handling by quay crane (discharge and loading), transport and lifts, stowage planning on vessel and yard, data handling, processing and transfer between vessel, CITPL and shipping line
- (ii) A transshipment container sent to CFS, ICD or taken delivery locally shall be charged the local container rate
- (iii) A Shut out charge as per Section 3.9 shall apply if -
 - (a) The vessel nomination is changed, or
 - (b) If the vessel nomination is changed from a later vessel to an earlier vessel after the earlier vessel is berthed

3.5. Charges for wharfage

Particulars	Foreign-going Vessel	Coastal Vessel
	US\$	₹
Per Container (box only)		
- Not exceeding 20' in length	1 13	28 53
- Exceeding 20' and upto 40' in length	1 70	42 91
- Over 40' in length	2 28	56 84
Per Containerised cargo	₹	₹
- Not exceeding 20' in length	621 28	372 77
- Exceeding 20' and upto 40' in length	931 92	559 15
- Over 40' in length	1242 56	745 54

Notes

- (i) The charge for containerised cargo in all cases will be in Rupee terms
- (ii) The charge for containers in cases of 'foreign arrival' and 'foreign departure' will be in Dollar terms
- (iii) The charges for containers in cases of 'coastal arrival' and 'coastal departure' will be in Rupee terms
- (iv) Wharfage will be charged on all containers including ICDs, transshipment, LCL and FCL and empty containers

3.6. Charges for handling Hatch covers for one operation (both opening and closing)

Particulars	Foreign-going Vessel	Coastal Vessel
	US\$	₹
Without landing hatch cover on quay	15 82	398 57
With landing hatch cover on quay	39 54	996 42

Note Half the rate will be charged if there is only one activity, i.e. either an opening or closing operation

3.7. Charges for shifting containers within vessel (Restows)

Particulars	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel ₹
Within hatch (without landing and reshipping) – Per container		
- Not exceeding 20' in length	9.61	242 19
- Exceeding 20' and upto 40' in length	14.40	362 96
- Over 40' in length	19 20	483 94
Via quay (shifted by landing on quay and reshipping) – Per container		
- Not exceeding 20' in length	28 24	711 76
- Exceeding 20' and upto 40' in length	42 37	1067 64
- Over 40' in length	56 48	1423 30

Note: No wharfage will be levied on the restow containers and containerized cargo

3.8. Reefer related and other general services

Sl No	Particulars	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel ₹
(a)	Pre-trip inspection (including supply of electricity)	28 96	729 90
(b)	Connection or disconnection services onboard a vessel	1 93	48 66
(c)	Cleaning of container		
	- Not exceeding 20' in length	1 45	36 49
	- Exceeding 20' and upto 40' in length	2 90	72 99
	- Over 40' in length	4 34	109 48
(d)	Supply of electricity (including connection and disconnection, monitoring of temperature at reefer yard) – Per container per four hours or part thereof		
	- Not exceeding 20' in length	3 11	78 30
	- Exceeding 20' and upto 40' in length	4 68	117 45
	- Over 40' in length	6 21	156 60

Notes

- (i). Above tariff does not include parameter setting or repair & maintenance of malfunctioning reefers. Above charges are also applicable to restow reefer containers.
- (ii). Pre-trip inspection of the reefer containers, connection or disconnection services on board the vessel and cleaning of containers are optional services and shall be rendered when requested.

3.9. Charges for a shutout container / re-nomination of containers

Particulars	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel ₹
Per Container		
- Not exceeding 20' in length	21 48	901 31
- Exceeding 20' and upto 40' in length	32 20	1352 52
- Over 40' in length	42 93	1802 99

Note Above charges shall apply where -

- (i) an export container or a transshipment container or a re-export container is shut out and subsequently delivered out of CITPL.
- (ii) a container is shut out by one vessel and subsequently shipped on another vessel, in addition to the charges for handling by quay crane charges. In this case, the free storage period will be given to the Container in accordance with section 3.10 from the time the container is first received. If the free storage period is exceeded, storage charges shall be calculated after the expiry of the free period up to the time of lift on.

3.10. Charges for container storage

Sl. No.	Particulars	Foreign-going Vessel Rate per container per day or part thereof. (In US \$)			Coastal Vessel Rate per container per day or part thereof (In ₹)		
		Upto 20'	Above 20' and upto 40'	Above 40'	Upto 20'	Above 20' and upto 40'	Above 40'
1	Import - FCL, LCL & Empty						
	0 - 3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	4 - 15 days	4 83	9 65	14 48	202 75	405 50	608 25
	16 - 30 days	9 65	19 31	28 96	405 50	810 99	1216 49
	Beyond 30 days	19 31	38 62	57 93	810 99	1621 99	2432 98
2	Export - FCL, LCL & Empty						
	0 - 7 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	8 - 15 days	4 83	9 65	14 48	202 75	405 50	608 25
	16 - 30 days	9 65	19 31	28 96	405 50	810 99	1216 49
	Beyond 30 days	19 31	38 62	57 93	810 99	1621 99	2432 98
3	ICD - Import & Export - Loaded & empty						
	First 10 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	11 - 30 days	4 83	9 65	14 48	202 75	405 50	608 25
	31 - 45 days	9 65	19 31	28 96	405 50	810 99	1216 49
	Beyond 45 days	19 31	38 62	57 93	810 99	1621 99	2432 98
4	Transshipment - Loaded & empty						
	First 30 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	31 - 45 days	4 83	9 65	14 48	202 75	405 50	608 25

	46 - 60 days	9 65	19 31	28 96	405 50	810 99	1216 49
	Beyond 60 days	19 31	38 62	57 93	810 99	1621 99	2432 98
5	Shutout - Loaded & empty						
	First 15 days	4 83	9 65	14 48	202 75	405 50	608 25
	16 - 30 days	9 65	19 31	28 96	405 50	810 99	1216 49
	Beyond 30 days	19 31	38 62	57 93	810 99	1621 99	2432 98

Notes

- (i). Storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of loading / delivery / removal of container
- (ii). For purposes of calculation of free time, Sundays, Customs notified holidays, and the Terminal's non-operating days shall be excluded
- (iii). The storage charges shall not accrue for the period during which the CITPL is not in a position to deliver/ ship containers when requested by the user
- (iv). Transshipment containers whose status is subsequently changed to local FCL/LCL/ICD shall lose the concessional storage charges. The storage charges for such containers shall be recovered at par with the relevant import container's storage tariff
- (v). For hazardous container, the storage charges shall be 25% more under the respective slab as given above
- (vi). For over dimensional containers including the windmill boxes, the storage charges shall be based on the actual number of ground slots the respective container occupies under the respective slab as given above
- (vii). If boxes meant for delivery under the "Accredited Client Programme" (ACP) as explained at Section 1 (i) above are not moved out within 3 days of its landing at the terminal, these boxes would be shifted to the normal import stack area from the designated ACP import stack area, in which case extra Lift on/Lift off and/or Shifting charges as applicable would be charged
- (viii). The free time and storage rates prescribed in case of ICD containers are applicable only for movement of containers to/from ICDs going by rail only
- (ix). Normal import containers subsequently changing the mode to either LCL or ICD containers will enjoy the free period applicable to local FCL containers
- (x). Total storage period for a shut out container shall be calculated from the day following the day when the container has become shut out till the day of shipment/delivery
- (xi). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container, whichever is earlier subject to the following conditions
 - (a). The consignee can issue a letter of abandonment at any time
 - (b). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (i). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back or remove it from port premises, and
 - (ii). the Line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container

- (c) The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
- (d) Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the Customs order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the Lines/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the date of such removal.
- (xii) The ground slots for export containers will be reserved for 7 days for weekly call of the vessel and for 5 days for bi-weekly calls of vessel.

3.11. Miscellaneous Charges

Sl. No.	Particulars	Rate per Container (In ₹)		
		Not exceeding 20' in length	Exceeding 20' in length and upto 40' in length	Exceeding 40' in length
(i)	Fixing/removal of seal	193 09	193 09	193 09
(ii)	Lift on/lift off in the Container Yard	621 28	931 92	1242 56
(iii)	Charges for shifting within the Terminal	847 20	1270 80	1694 40
(iv)	POD Change	847 20	1270 80	1694 40
(v)	Additional movement - Terminal to Rail or Rail to Terminal / Charges for extra movement/ transportation	847 20	1270 80	1694 40
(vi)	Change of status of Container from Rail to Road or vice-versa	847 20	1270 80	1694 40
(vii)	Charges for export containers arriving in the terminal after the gate cut-off time for the particular VIAN	847 20	1270 80	1694 40
(viii)	Fixing/removal of Hazardous Sticker (per container)	96 55	96 55	96 55
(ix)	One Door Open Charges per container	579 28	579 28	579 28
(x)	Cancellation of documents - per EIR	96 55	96 55	96 55
(xi)	Non- declaration / Mis-declaration of Hazardous and Over Dimensional containers	2896 41	2896 41	2896 41
(xii)	On- Wheel Customs inspection (per container)	386 19	386 19	386 19
(xiii)	Fumigation of Tobacco Containers	1930 94	1930 94	1930 94
(xiv)	Forklift charges for movement of Lashing Bins within the Terminal (per Lashing Bin)	96 55	96 55	96 55

Notes

- (i) Cancellation charges applies when EIR is cancelled at the request of customers

- (ii) "One Door Open" charge is applicable for handling container which requires only one door to be kept open (e.g. Onion) and when door opening and securing is carried out in the terminal
- (iii) "Fixing of Seal" - Bottle seals shall be fixed on every container arriving at the terminal - by rail /road/sea without a proper bottle seal on it, prior to allowing its entry. This shall be done without the written consent of the shipping lines. The list of such containers on which a seal is affixed by the terminal shall be intimated to the lines
- (iv) "Fixing/ removal of Hazardous Sticker" - Hazardous stickers indicating IMCO class only shall be affixed on a container carrying hazardous cargo. Similarly old stickers on the container shall be removed from a container carrying non-hazardous cargo. In either case, the customer has to intimate in writing to CITPL to undertake the said activity, within the terminal
- (v) On- Wheel Customs inspection - The on-wheel inspection of a container shall be allowed at the nominated point only, on the written request of the customer. The container doors can be opened only under customs supervision. No stuffing/ destuffing, even partially, shall be permitted within the terminal premises.
- (vi) Additional movement from terminal to rail siding or rail siding to terminal will be applicable for ICD container moved by CITPL
- (vii) Non- Declaration / Mis-declaration of Hazardous container - The Customer has to declare the hazardous nature of the cargo as per the IMCO rules and furnish the relevant hazardous details to CITPL. The above charges are only for non-declaration/mis-declaration of the hazardous nature of the container. The liabilities and cost towards the consequences arising due to non-declaration or mis-declaration shall, however, be on the customer's account

3.12. Charges for supply of fresh water to ships alongside the container berths

Particulars	Foreign-going Vessel	Coastal Vessel
	US\$	₹
Per 1000 litres or part thereof	6.56	275.37

3.13. Charges for clearance of garbage on board

Per ½ cubic metre bag	₹ 225.92
-----------------------	----------
